SERIE GENERALE

Spediz. abb. post. 45% - art. 2, comma 20/b
Legge 23-12-1996, n. 662 - Filiale di Roma

Anno 147° — Numero 196

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Giovedì, 24 agosto 2006** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 06 85081

La **Gazzetta Ufficiale,** *oltre alla* **Serie generale,** *pubblica quattro Serie speciali, ciascuna contraddistinta con autonoma numerazione:*

1ª Serie speciale: *Corte costituzionale* (pubblicata il mercoledì)
2ª Serie speciale: *Comunità europee* (pubblicata il lunedì e il giovedì)
3ª Serie speciale: *Regioni* (pubblicata il sabato)
4ª Serie speciale: *Concorsi ed esami* (pubblicata il martedì e il venerdì)

SOMMARIO

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

SUPPLEMENTO ORDINARIO N. 186

Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali

DECRETO 31 luglio 2006.

Graduatoria relativa al bando di cui al decreto ministeriale 8 marzo 2005 - Ammodernamento pescherecci.

06A07534

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

DECRETO 3 agosto 2006.

Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area «Il Poggio Belvedere nell'ambito di Poggi e Colline all'interno del Sistema delle Colline Livornesi» ricadente in frazione di Nugola del comune di Collesalvetti in provincia di Livorno.

IL DIRETTORE GENERALE
PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modifiche e integrazioni;

Visto il decreto legislativo 20 ottobre 1998, n. 368, recante «Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 250 del 26 ottobre 1998;

Visto il decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, recante «Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art. 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137» pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 45 del 24 febbraio 2004, come modificato e integrato dal decreto legislativo 24 marzo 2006, n. 157 (disposizioni correttive ed integrative al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, in relazione al paesaggio) pubblicato nel supplemento ordinario n. 102 alla *Gazzetta Ufficiale* n. 97 del 27 aprile 2006 ed in particolare gli articoli 136, 141 e 183, comma 1;

Visto l'art. 8, comma 2, lettera *o)* del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2004, n. 173 «Regolamento di organizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali»;

Visto il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 24 settembre 2004, recante «Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali dei Ministero per i beni e le attività culturali «pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 271 del 18 novembre 2004 ed in particolare l'allegato 3;

Visto il decreto del Ministro per i beni e le attività culturali 17 febbraio 2006 «Modifiche al decreto ministeriale 24 settembre 2004, recante «Articolazione della struttura centrale e periferica dei dipartimenti e delle direzioni generali del Ministero per i beni e le attività culturali» pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 92 del 20 aprile 2006;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 29 luglio 2005 di nomina del direttore generale per i beni architettonici e paesaggistici;

Vista la nota prot. n. 290 del 23 gennaio 2004, indirizzata alla regione Toscana e al comune di Collesalvetti, con la quale l'allora Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico e demoetnoantropologico per le province di Pisa, Livorno, Lucca e Massa Carrara, ha posto all'attenzione delle suddette amministrazioni la rilevanza paesaggistica del sito in questione chiedendo l'attivazione di azioni di salvaguardia e di tutela per l'area denominata «Il Poggio Belvedere» nell'ambito di Poggi e Colline all'interno del sistema delle Colline Livornesi ricadente in frazione Nugola del comune di Collesalvetti in provincia di Livorno, a fronte delle seguenti motivazioni: «A seguito del sopralluogo effettuato nel settembre 2003 e della campagna fotografica realizzata, si informa che l'area di Collesalvetti, rappresentata nella planimetria allegata, è tra le zone del contado livornese che si è maggiormente mantenuta integra nelle sue peculiarità paesistiche, storiche e culturali. Un patrimonio di estremo interesse da tutelare, ma anche da rendere noto, in cui la fattoria di Nugola rappresenta uno dei classici appoderamenti della metà dell'ottocento. L'analisi territoriale di questa area ha, infatti, permesso l'individuazione di una serie di antiche fattorie che rendono questo territorio livornese un'espressione compiuta in cui le realtà architettoniche connesse all'attività produttiva della campagna si incontrano armonicamente con le emergenze del paesaggio da tutelare.

Per quanto sopra detto, visto e considerato, si invitano le SS.LL. ad esaminare compiutamente la situazione ed adempiere ai propri compiti preventivi di salvaguardia e tutela così come previsto dalla legge.»;

Vista la nota prot. n. 9861 dell'11 dicembre 2004, con la quale la Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana ha segnalato alla regione Toscana l'urgenza di provvedere alla costituzione delle commissioni provinciali al fine di poter prendere in esame le proposte di dichiarazione di notevole interesse pubblico formulate ai sensi dell'art. 138 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

Considerato che la citata Soprintendenza di settore, con nota prot. n. 1292 del 29 marzo 2004, ha comunicato all'allora Direzione generale per i beni architettonici ed il Paesaggio quanto segue: «In merito all'onerosa questione in oggetto, si precisa che questo ufficio, anche in considerazione della recente normativa secondo la legge 24 dicembre 2003, n. 378: «Disposi-

zioni per la tutela e valorizzazione dell'architettura rurale» sta predisponendo il procedimento di vincolo e la conseguente perimetrazione delle aree: costituito dal Pian delle Tregge - Rio Tanna, Rio Nugola - Fosso Nugola poi Caldo e Botro Buffone - dove sono presenti agglomerati rurali realizzati a partire dal XIII secolo al XIX secolo di cui la Fattoria di Nugola 1871 è un valido esempio di emergenza storica da valorizzare e salvaguardare.

Nella perimetrazione di vincolo oltre al «Poggio Belvedere» sarà inserito tutto il sistema dei Poggi delle colline livornesi comprendente: Campo di sotto, Montecondoli, Casino, Casetta, Cerretello, Poggio ai Frati, Casalino, Poggiolungo, Poggio ai Grilli, Piano delle Tregge, le Querciole, l'Aione, Castellaccio, Tabaccaia facenti parte di un unico sistema storicizzato sul territorio alternandosi con «poggi», «campi» e sistema vegetazionale vario e articolato rientrante a pieno titolo nel Sistema dei Monti e Colline Livornesi.

Le nostre direttive future, per questo ambito territoriale, erano state precedentemente comunicate alla regione Toscana e all'amministrazione comunale con nostra nota n. 290 del 23 gennaio 2004 in risposta ai numerosi esposti verbali e alla nota del 9 luglio 2003 del Gruppo per la tutela dei beni culturali ed ambientali di Livorno e Provincia (... ...)»;

Considerato che la suddetta Soprintendenza, con nota prot. n. 742 del 17 marzo 2005, ha sottoposto all'esame della Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana, la proposta di dichiarazione di notevole interesse pubblico per l'area in questione: «(... ...) Anche alla luce delle notizie giunte (... ...) che su dette aree sono al vaglio e allo studio progetti di grossi interventi edilizi o complessi alberghieri che verrebbero, con la loro realizzazione, ad interferire in un'area di delicata bellezza paesaggistica, dando così origine a forti insediamenti antropici, con trasformazioni irreversibili dello stato dei luoghi e generando uno sviluppo urbanistico improprio dell'area oggi scarsamente urbanizzata, dove sono presenti solo nuclei rurali, fattorie e case sparse. Tali interventi trasformativi del territorio, così come previsti, se non controllati, potrebbero recare grave danno a tale zona di cui si propone il vincolo (... ...)»;

Considerato che nella suddetta nota la Soprintendenza ha indicato la perimetrazione dell'area come di seguito riportata: «L'area che si intende proporre per il vincolo è costituita da un comparto territoriale piuttosto omogeneo situato nel comune di Collesalvetti (Livorno) circoscritto in parte dalle strade provinciali e in parte dal percorso naturale del Rio Nugola, con caratteristiche ambientali paesaggistiche, colture, assetto vegetazionale e presenze edilizie a carattere agricolo-rurale, il tutto in un quadro di notevole valenza. Tale perimetrazione è riportata sulle allegate Carte IGM, foglio 112 e foglio 111 e così delimitata: «partendo dalla strada provinciale delle Sorgenti dove questa interseca il Rio Nugola e più precisamente rientrante nel foglio IGM 112 Fauglia IV° S.O., si percorre in direzione Livorno, tutta l'area ubicata sulla sinistra di detto percorso rientrante nel Foglio IGM 111 Salviano I° S.E., e fino a lambire la curva di fronte alla località «Le Cerretelle», continuando il percorso verso Livorno ingloba l'area denominata «Sorgente Piersanti» svoltando a sinistra e continuando a percorrere seguendo la strada provinciale in direzione di Marrana S. Martino, si raggiunge poco dopo la località Casa Sodoni, il Rio Nugola, attraversandolo. Seguendo il percorso idraulico del Rio Nugola e inglobando l'area sulla sua sinistra idraulica si raggiunge il punto di partenza sopraccitato chiudendo l'ambito territoriale»;

Considerato che la citata Direzione regionale, con nota prot. n. 4618 del 27 maggio 2005, indirizzata alla Soprintendenza di Pisa e Livorno, al Presidente della Giunta regionale Toscana e, per conoscenza, alla Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici, nel concordare con le motivazioni addotte dalla Soprintendenza per la dichiarazione di notevole interesse pubblico della zona in questione, ha richiesto alla medesima Soprintendenza un'ulteriore copia della relativa documentazione per la successiva sottoposizione della proposta alla commissione provinciale, sollecitando nel contempo la regione ad accelerare le procedure per l'istituzione delle commissioni provinciali ai sensi dell'art. 137 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

Considerato che la regione Toscana, con nota prot. n. 148/05 del 29 agosto 2005, in riscontro alla suddette richieste degli uffici ministeriali, ha informato la Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana che, per l'istituzione delle commissioni provinciali, è necessario procedere con atto normativo regionale e che, pertanto, la relativa proposta di legge deve essere trasmessa e approvata dal Consiglio regionale;

Considerato che con nota prot. n. 00671 del 19 gennaio 2006 la citata Direzione regionale ha ulteriormente sollecitato la regione Toscana a fornire aggiornamenti in merito all'iter per la formale costituzione delle commissioni provinciali;

Considerato che con nota prot. n. 134 del 19 gennaio 2006, indirizzata al comune di Collesalvetti, con la quale la Soprintendenza di Pisa e Livorno, ai sensi dell'art. 150, comma 1, al fine di salvaguardare l'integrità delle valenze paesaggistiche del sito in questione, ha inoltrato diffida all'esecuzione di lavori con ricorso ad ordinanza di sospensione per quelli eventualmente già iniziati, all'interno dell'area del Poggio Belvedere, frazione di Nugola, nell'ambito di Poggi e Colline del sistema delle Colline Livornesi;

Vista la nota prot. n. 3022 del 10 febbraio 2006, con la quale il comune di Collesalvetti ha comunicato la suddetta diffida ai soggetti interessati;

Vista la nota prot. n. 39112 dell'8 febbraio 2006 con la quale la regione Toscana ha comunicato alla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici che per la «proposta di legge per l'istituzione delle commissioni provinciali ai sensi dell'art. 137 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42», approvata con deliberazione di Giunta regionale, è stato disposto l'inoltro al Consiglio regionale per l'iter successivo;

Considerato che la suddetta Direzione regionale, preso atto del perdurare dell'inerzia regionale rispetto alla costituzione delle commissioni provinciali, stante l'esigenza di procedere all'adozione di un provvedimento di tutela improcrastinabile a fronte delle opere previste per le quali è stata chiesta l'inibizione, in data 7 marzo 2006, con nota prot. n. 2361, ha inoltrato alla competente Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici, la proposta di dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'area in questione, formulata ai sensi dell'art. 141 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, corredata dalla relativa planimetria in scala 1:25.000, nonché dalle prescrizioni, misure e criteri di gestione di cui all'art. 143, comma 1 del medesimo decreto legislativo, trasmettendola contestualmente alla regione Toscana, alla provincia di Livorno, nonché al comune di Collesalvetti al quale è stata altresì richiesta l'immediata affissione all'Albo pretorio della proposta medesima e a tutti gli enti interessati è stato richiesto di darne successiva comunicazione sui propri siti informatici, ai sensi dell'art. 139, comma 2, del citato decreto legislativo;

Considerato che in data 20 marzo 2006 è stata affissa all'Albo pretorio del comune di Collesalvetti, in provincia di Livorno, e ne è stata data notizia sul sito informatico del medesimo comune, la proposta di dichiarazione di notevole interesse pubblico per l'area situata in località frazione di Nugola, formulata ai sensi degli articoli 138, 139, 140 e 141 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche e integrazioni, come comunicato alla Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici dall'amministrazione comunale con nota prot. n. 7234 del 21 marzo 2006 e dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana con nota prot. n. 03127 del 24 marzo 2006;

Considerato che con la suddetta nota la medesima Direzione regionale ha richiesto alla regione e agli altri enti pubblici territoriali nel cui ambito ricade l'area da assoggettare a tutela, di pubblicare sui propri siti informatici, ai sensi dell'art. 139, comma 2, del suddetto decreto legislativo n. 42/2004, la notizia dell'avvenuta proposta di dichiarazione di notevole interesse pubblico e della relativa pubblicazione all'Albo pretorio comunale;

Considerato che, ai sensi dell'art. 139, comma 2, del citato decreto legislativo, con nota prot. n. 03412 del 31 marzo 2006, la Direzione regionale ha comunicato alla Direzione generale l'avvenuta pubblicazione, in data 24 marzo 2006, dell'avviso al pubblico della proposta di vincolo su due quotidiani a diffusione locale («La Nazione» e Il «Tirreno») e su un quotidiano a diffusione nazionale («La Repubblica»), nonché l'avvenuta comunicazione sul proprio sito informatico;

Considerato che sono pervenute osservazioni ai sensi dell'art. 139, comma 5, del decreto legislativo n. 42/2004, presentate dal comune di Collesalvetti, dal Direttore dell'APT - Azienda per il Turismo Costa degli Etruschi, dal Presidente della provincia di Livorno, dall'Azienda Agricola Agrituristica Venatoria Acquaviva Bellavista S.r.l., dall'Azienda Agricola Agrituristica Venatoria «Le Arcate S.r.l.», dalla Tenuta Belvedere S.r.l., dal geom. Valerio Morelli;

Viste le valutazioni alle suddette osservazioni, trasmesse alla Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici dalla Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico per le province di Pisa e Livorno e dalla Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana;

Considerato che a seguito delle osservazioni pervenute, la citata Direzione regionale, sentita la Soprintendenza di settore, con nota prot. n. 07796 del 21 luglio 2006, ha comunicato alla Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici quanto segue: «In riferimento alla nota prot. n. 2100 dell'11 luglio 2006 della Soprintendenza per i beni architettonici ed il paesaggio per le province di Pisa e Livorno, pervenuta via fax a questa Direzione regionale e acquisita in protocollo al n. 7577 del 17 luglio 2006, con la quale la Soprintendenza medesima ha trasmesso le proprie modifiche ed integrazioni alla proposta in oggetto, riportate in una nuova stesura della relazione di accompagnamento al provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico, questa Direzione regionale condivide le modifiche apportate alla relazione medesima, in particolare nella parte indicata come misure di conservazione, in quanto esse sostanzialmente sono state introdotte per tenere nel dovuto conto le osservazioni presentate dagli interessati, quali ad esempio la richiesta di eliminazione di ogni riferimento a procedure di «concordamento» preventivo con la Soprintendenza territorialmente competente, in quanto procedure non previste dalla normativa vigente. Nel nuovo testo pertanto si è cercato di dettagliare maggiormente le misure medesime per incrementare il grado di oggettività nella

procedura di valutazione della compatibilità paesaggistica. Tuttavia si ritiene opportuno segnalare alcune piccole modifiche che, a parere di questa Direzione regionale, potrebbero essere utilmente apportate al testo della relazione definitiva da allegare quale parte integrante del provvedimento di dichiarazione di notevole interesse pubblico»;

Considerato che la Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici, a conclusione dell'iter istruttorio, con relazione prot. n. DG BAP S02/34.07.13/14099/2006 del 26 luglio 2006, visionati gli atti, la cartografia e la documentazione fotografica prodotta, ha concordato con i pareri espressi dalla suddetta Direzione regionale, a seguito dell'istruttoria condotta dalla Soprintendenza di settore, confermando l'urgenza e la necessità di sottoporre l'area in questione ad un idoneo provvedimento di tutela ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, al fine di garantirne la conservazione e di preservarla da interventi che potrebbero comprometterne irreparabilmente le pregevoli caratteristiche paesaggistiche e il valore identitario rispetto al contesto territoriale di appartenenza;

Considerato che, secondo la relazione inoltrata dalla Soprintendenza di settore per il tramite della Direzione regionale, l'area situata in frazione di Nugola, nel comune di Collesalvetti, in provincia di Livorno, meritevole del riconoscimento di notevole interesse pubblico oggetto della richiesta, fa parte del «territorio inglobato nell'ambito della Repubblica Pisana nel periodo contenuto tra il 1109 e il 1406 quando Pisa perse la sua indipendenza fu annesso alla Repubblica di Firenze e così, i tredici comuni di Collesalvetti rientrarono nella Capitania del Porto Pisano. Suddiviso in tante piccole "Curtes" che si avvaleva di un amministratore o di un rappresentante o "gastaldo"; il signore della "curtis" era proprietario di gran parte delle fattorie e dei terreni nell'ambito della giurisdizione. Quando Livorno ebbe uno statuto speciale e fu costituito in Capitanato Vecchio e inglobava anche una porzione delle Colline Livornesi, tutto il territorio di Collesalvetti rientrante nella Podesteria di Rosignano entrò a far parte del Vicariato di Lan. Il gran numero dei comuni, centri abitati e fattorie isolate erano già presenti nelle Colline Livornesi nei secoli XII e XIV.

Con il 1348 iniziò un periodo di riduzione demografica, sia cittadina che rurale, in conseguenza della prima epidemia. Il pascolo e gli ulivi erano probabilmente la maggior risorsa agricola della zona e talvolta un oliveto era chiamato "chiudendo di olivi". La viticoltura era inframmezzata tra campi e boschi. Presente e diffusa era la "Campia", lotto di terreno adibito alla produzione di cereali; talvolta il termine "fornace" stava a significare anche la presenza di tale attività sulle colline Livornesi.

L'evoluzione edilizia vede nel XV secolo la "villa di campagna" come concretizzazione di interventi cittadini sul territorio, si moltiplicano le case coloniche e nasce l'embrione di fattoria; dall'antica "casa da signore" si giunge ad un centro direttivo e di organizzazione economica sul piano produttivo, amministrativo e commerciale. Nei secoli successivi fino ad oggi il sistema collinare è organizzato e gerarchizzato in centri principali come le fattorie, le tenute ed in centri minori con l'aggregazione di case poderali intorno a ville di campagna. Nelle zone pianeggianti il sistema insediativo si è sviluppato con particolare attenzione alla regimazione del sistema fluviale; vaste zone sottratte alle acque stagnanti con il sistema delle colmate sono state utilizzate per appoderamenti relativi a colture intensive. La colmata ed altre opere idrauliche sul territorio con deviazioni di canali hanno segnato l'orografia del territorio medesimo. Ulteriori trasformazioni territoriali si possono individuare anche nei processi di modificazione vegetazionale e colturale delle zone collinari. I primi insediamenti nascono e si sviluppano proprio all'interno di questo esteso sistema vegetazionale in ragione dell'utilizzo del legname, anche per fini di trasformazione in combustibile. La proprietà dei boschi era in origine feudale, poi comunale, infine granducale con la politica di allivellazione lorenese, rimasero di proprietà pubblica solo le zone più lontane e di difficile collegamento. Durante tutto il periodo tra il sec. XVIII-XIX furono operati vasti disboscamenti delle zone collinari più prossime ai centri abitati per l'utilizzazione del legname, appoderamenti e la messa a coltura di ampie zone.

Dalla seconda metà del '700 alla prima metà dell'800 la riforma agraria dei Lorena operò cambiamenti sia nell'aspetto paesaggistico: abbattimento di boschi, apertura di nuovi percorsi (acciottolando quelli più battuti), tracciamento dei campi e le sistemazioni dei terreni, sia nel tessuto antropico con la realizzazione e l'evoluzione di una edilizia rurale di qualità: fattorie datate 1750-1800, comportando emergenze storico-culturali di notevole interesse, che mirano ad uno sviluppo economico e sociale significativo per tutto l'ecosistema agro-rurale, protrattosi e rimasto attivo fino agli anni ottanta del secolo scorso. Uno dei problemi per le famiglie contadine restava l'approvvigionamento idrico: quando è possibile la casa veniva dotata di un pozzo o di una cisterna per la raccolta di acque piovane. Le pietre raccolte nei campi o nel greto dei torrenti non bastavano per costruire edifici, terrazzamenti e muri a secco, e talvolta occorreva coltivare cave e costruire fornaci, (attualmente vi è solo una cava dismessa e in disuso).

Da un punto di vista geo-botanico il territorio dei Monti e Colline Livornesi è caratterizzato dalla presenza di una serie di complessi geologici, quale l'Alloctono Superiore (Giurese Inf. - Cretaceo Inf.) da affiora-

menti di rocce ofiolitiche, che sono presenti con Basalti del Giurese Sup., e da formazioni calcareo-argillose che determinano un substrato discontinuo ma generalmente alcalino e comunque un aspetto geo-morfologico interessante, particolare e di qualità. L'ambito climatico di riferimento utile per una valutazione della componente vegetazionale è del tipo "subumido asciutto", privo delle caratteristiche di oceanicità più vicino ai regimi asciutti maremmani, e il fattore orografico non comporta un sostanziale aumento di umidità grazie all'esposizione e alla conformazione del sito.

La copertura vegetazionale del territorio pisano-livornese nella sua massima espressione evolutiva è la lecceta o fustaia di Leccio (*Quercetum ilicis*), in origine diffusa prima di essere sostituita dagli odierni "forteti", compagini arboree compatte al limite della impenetrabilità, formatisi in seguito al taglio delle leccete che ha infatti determinato il passaggio alla macchia alta. I segni di recessione del bosco sono indicati sia dalla comparsa del corbezzolo (*Arbutus unedo*) sia dall'aumento di specie nella composizione di soprasuoli, con la presenza di specie arbustive e alto-arbustive. A queste aree vanno aggiunte delle micro-zone prospicienti le strade, percorsi interni, edifici esistenti, dove la presenza continua dell'azione antropica ha determinato una situazione consolidata in cui la vegetazione è caratterizzata da specie erbacee basse. L'attuale assetto vegetazionale dell'area è il risultato combinato delle naturali tendenze della vegetazione, dell'azione antropica e di fattori limitanti come l'azione di venti dominanti.

Le aree che raggruppano il sistema dei Poggi presentano caratteristiche di naturalità con situazioni di pregio e interesse naturalistico, che sui versanti mantengono la variabilità della macchia mediterranea. Prevalgono a tratti eriche (*Erica arborea*), cisti (*Cistus incanus*) o macchia a ginestra (*Spartium junceum*) e specie arbustive endemiche di interesse naturalistico come le Fillirее (*Phillyrea latifolia, Phillyrea angustifolia*), i Ginepri (*Juniperuss spp.*), il Viburno (*viburnum tinus*), il Corbezzolo (*Arbutus unedo*), il Lentisco (*Pistacia lentiscus*) e il Mirto (*Myrtus communis*).

Il sistema collinare intorno al Poggio Belvedere presenta le "invarianti strutturali del territorio" segni atti a garantire uno sviluppo sostenibile sia dell'area stessa, che di quei processi che interagendo possono adattarla a interventi compatibili. L'analisi focalizzata sulle "risorse territoriali naturali" con scarso intervento antropico, aree boscate, corsi d'acqua, borghi rurali, fattorie e case coloniche, ci restituisce un paesaggio tipicamente collinare dell'area pisano-livornese. I fabbricati rurali, testimonianza di cultura contadina, sono percepibili grazie alla presenza di alberi «monumentali» (*Cupressus Sempervirens*) posti lungo i viali, lungo le strade interpoderali, come elemento di delimitazione delle geometrie agricole, e posti come ornamento delle rispettive aie; le mirabili sistemazioni idraulico-agrarie (terrazzamenti e corsi d'acqua nella piana); ubicati nel punto più elevato del podere, in posizione da sfruttare l'irraggiamento solare, venivano costruiti con materiale tradizionale, spesso derivato dallo stesso terreno lavorato (pietra, sabbia, legno) di scarsa qualità e talvolta materiale di recupero.

Il "Poggio tipo" inserito in un più ampio sistema dei poggi e delle colline livornesi, orograficamente si pone come un'emergenza sul territorio in grado di dominare le vallate circostanti, dove il paesaggio agrario viene percepito in uno schiacciamento visivo-planimetrico; gli ondulamenti collinari armonizzati con le curve di livello, propongono un mosaico cromatico ambientale dove le varie colture assumono un aspetto geometrico ormai statico e consolidato. Nella sua posizione il "poggio" appare privilegiato da sempre, postazione militare e di avvistamento una volta, godeva sicuramente di un carattere prioritario rispetto al territorio, alla circostante "palude" zona bassa, umida, che necessitava di bonifica per trasformarla in "territorio utilizzabile" solo con interventi idrografici intesi a creare infrastrutture quali canali, ponti, ed altre opere di trasformazione che assumono un significato storico-ambientale (Acquedotto Leopoldino e Acquedotto La Fontina, quest'ultimo completamente interrato).

Particolarità del paesaggio resta comunque il viale d'accesso al Poggio Belvedere, che si snoda tra i campi e si inerpica fino alle fattorie, case coloniche, punte emergenti storiche nell'ottica della mezzadria agricola, quando il borgo rurale e l'edilizia colonica costituivano piccole comunità autonome della civiltà contadina. Il doppio filare dei cipressi è l'elemento peculiare dell'ambiente, quinta scenografica tra la strada e il "territorio aperto", emergenza significativa di tutto il paesaggio toscano carico di una sua emotività cromatica, cangiante periodicamente per colture diversificate dovute all'intervento minimo dell'uomo teso allo sfruttamento delle risorse del suolo, mai in maniera aggressiva o casuale, ma sempre in modo ordinato geometricamente, seguendo schemi di agronomia.

Il "territorio aperto" è storicamente legato all'uomo ancor prima dell'evento di urbanizzazione quando per lungo tempo la fonte primaria di economia è stata quella agricola; territorio a prevalente funzione agricola-produttiva, componente capace di definire il presidio storicizzato umano sull'ambiente nel rapporto uomo-natura, improntato al mantenimento dell'agricoltura nel territorio rurale, differenziata nei suoi vari aspetti tra coltura intensiva, vitiorticoltura.

Il sistema comprende una parte eminentemente pianeggiante dove insiste una concentrazione di bonifiche idrauliche mediante un reticolo di scolo, e una parte di

collina, area nella cui orografia, si concentrano elementi di valore paesistico ed elementi testimoniali di valore storico-culturale connessi a luoghi ed aree a forte connotazione naturalistica con prevalente funzione agricola, in cui i segni presenti della trasformazione non ne hanno alterato sostanzialmente i caratteri storici originari.»;

Considerato che «L'area analizzata per la proposta di vincolo paesaggistico comprende una zona ubicata fuori dalla frazione di Nugola Vecchia, la cui perimetrazione parte dalla strada provinciale delle Sorgenti e dall'orografia naturale sul territorio del Rio Nugola, corso d'acqua e affluente di destra del Torrente Tanna, Rio praticamente perenne con portate stagionali variabili, ma con fenomeni di esondazione in occasione di precipitazioni che superano i 60-70 mm/ora. Il Rio Nugola scorre in un'ampia valle incisa da litologie sabbioso-argillose e in subordine ghiaiose e ciottolose. Partendo dall'intersezione della strada provinciale sul Rio Nugola di fronte a Nugola Vecchia si percorre detta strada in direzione Livorno e in località Le Cerretelle, si segue a sinistra sulla strada provinciale Parrana S. Martino e la si percorre in direzione di Parrana fino al punto d'intersezione con il Rio Nugola poco dopo la località Casa Sodoni; e il percorso naturale del Rio Nugola chiude il perimetro fino al punto di partenza includendo le seguenti località: «C. Campo di Sotto, Belvedere, C. Luppichini, C. del Preda, C. Valoni, Pian delle Tregge, Poggio ai Grilli, Sorgente Piersanti, Le Querciole, C. Fanfani, L'Aione, Castellaccio, Ponti Grandi, C. della Guardia, C. Sodoni, Casalino, C. Poggiolungo, Poggio ai Frati, Cerretello, Montecandoli, C. Pozzuolo, Casina, Casetta». Tale perimetro chiude un unico comparto ambientale dove il Poggio Belvedere (predominante rispetto al sistema dei Poggi circostanti) risulta godibile lungo le stesse strade provinciali, e si presenta come un "sistema collinare" angolo ancora intatto e vergine di campagna toscana dove una ordinata geometria arborea, intervallata da colture intensive è coronato dal bosco di macchia collinare. L'area assomma in sé tutti i caratteri paesaggistici e ambientali dove l'assetto viario carrabile e i percorsi naturalistici sono ancora immutati; le alberature quali cipressi, querce, lecci, essenze arboree endogene costituiscono una dominante nel delimitare le coltivazioni agro-viti-ortofrutticole. All'interno del comparto l'edilizia a carattere colonico-rurale conserva integro il suo linguaggio con il portico, la scala esterna, l'aia e poco distanti gli annessi agricoli per il bestiame (forza-lavoro nel passato indispensabile per l'attività agricola), annessi allontanati dalle residenze nel primo dopoguerra, per motivi igienico-sanitari. L 'esodo dalle campagne vede superata la fase dello sfruttamento agricolo del suolo, territorio oggi che conserva ancora intatta la sua vocazione agricola-ambientale-naturalistica per il quale si può ipotizzare uno "sviluppo sostenibile" compatibile con le preesistenze storico-fisiche-geomorfologiche e integrato nel paesaggio ad alta valenza ambientale, e per quanto concerne materiali da adottare il più possibile naturali con tecnologie tradizionali e di qualità, seguendo i "segni" lasciati nel rispetto per la natura da chi ha voluto conservare intatto il territorio che le apparteneva da sempre.»;

Considerato che, ai sensi dell'art. 138, comma 1, del decreto legislativo n. 42/2004 e successive modifiche e integrazioni, la Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici della Toscana e la citata Soprintendenza di settore, hanno indicato le seguenti prescrizioni, misure e criteri di gestione per l'area di cui trattasi, condivisi dalla Direzione generale per i beni architettonici e paesaggistici:

«Considerato che l'oggetto della tutela e della pianificazione è inteso come un 'area che presenta caratteristiche storiche, culturali, naturali, morfologiche ed estetiche che hanno un significato per il valore identitario del territorio, diviso in sistemi correlati tra loro, ricadenti all'interno dell'area perimetrata, è assentito il completamento, l'ampliamento parziale, il recupero, con eventuale cambio di destinazione d'uso che dovrà comunque essere compatibile con le prescrizioni contenute nel presente provvedimento e quindi congruo con le caratteristiche degli edifici di architettura agricolo-colonico-rurale per i quali si adotteranno criteri compatibili o assimilabili con quelli definiti dal decreto del Ministero per i beni e le attività culturali 6 ottobre 2005 di cui alla legge n. 378 del 24 dicembre 2003 ("Disposizioni per la tutela e la valorizzazione dell'architettura rurale") e dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 12 dicembre 2005 (documentazione per la verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti).

Tutti i progetti relativi ai nuovi interventi situati all'interno dell'area di interesse paesaggistico dovranno essere compatibili con le prescrizioni contenute nel presente provvedimento. In questo caso le tipologie da adottare, per tali interventi, dovranno privilegiare uno sviluppo il più possibile "orizzontale" (sviluppo lineare) nel territorio, uniformandosi per forma, tipologia e linguaggio a quelli esistenti privilegiando un'architettura di qualità.

Tutti i progetti relativi ad interventi situati all'interno dell'area di interesse paesaggistico dovranno essere compatibili con le prescrizioni contenute nel presente provvedimento.

Per quanto riguarda l'assetto viario, correlato ai nuovi interventi edilizi il cui linguaggio architettonico dovrà essere ben definito ed in linea con la vocazione rurale dell'agglomerato in esame, ci si dovrà attenere all'utilizzo e all'impiego del sistema viario esistente, saranno assentiti solo modesti e contenuti interventi

che rispettino l'orografia naturale dei terreni, la loro morfologia altimetrica e dovranno essere messe a dimora alberature di "cipressi" simbolo per eccellenza della campagna toscana, su ambo i lati e di cui ne sia garantito l'attecchimento e la manutenzione nel tempo.

Per quanto riguarda l'aspetto paesaggistico e vegetazionale si dovrà osservare quanto segue:

eventuali superfetazioni, volumi impropri o manufatti non regolari sotto il profilo urbanistico esistenti all'interno dell'area soggetta a tutela, non potranno generare nuove volumetrie ma dovranno essere demoliti e non ricostruiti (serre in struttura leggera, tettoie o manufatti precari o temporanei);

per quanto attiene alla compagine vegetazionale e colturale è ammesso un programma di miglioramento agricolo-paesaggistico con eventuale cambio colturale, nonché altri interventi che non alterino irreversibilmente l'assetto del territorio aperto, senza interagire con la macchia vegetazionale e il bosco, prevedendo, ove necessita, eventuali linee tagliafuoco al limitare del bosco stesso. Eventuali recinzioni dovranno essere in pali di castagno ed avvalersi di siepi sempreverdi e dovrà essere assicurato il transito della fauna selvatica per garantire l'ecosistema del comparto;

dovranno essere recuperate e valorizzate insieme all'architettura rurale anche le architetture di opere idrauliche storiche presenti sul territorio che hanno segnato il paesaggio con emergenze quali acquedotti, edicole, fontane, vasche e vecchi sedimi di fabbricati storici recuperando anche percorsi naturalistici attrezzati per la godibilità delle emergenze in rapporto alla valenza paesaggistico;

dovrà essere tutelato e valorizzato il sistema idraulico e gli ambiti fluviali in funzione della salvaguardia del paesaggio;

nelle aree adiacenti a eventuali nuovi interventi edilizi saranno ammessi invasi artificiali di aspetto naturalizzato purché gli stessi assolvano alla funzione irrigua e antincendio e siano realizzati con le tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica;

le coltivazioni intensive di eventuali aziende agricole e/o singoli privati, saranno assentibili nelle aree interne del vasto comparto, in maniera da restituire una immagine piuttosto contenuta e ben articolata delle aree pianeggianti o dei delicati declivi dislocati lungo la strada provinciale delle Sorgenti e la strada provinciale di Parrana S. Martino;

nelle zone agricole è consentita la costruzione di annessi agricoli, sulla base delle indicazioni riportate nel piano strutturale e nelle norme tecniche di attuazione, dove si stabilisce la destinazione d'uso del comparto e del territorio: zone agricole con prevalente funzione rurale, e regolate dal regolamento urbanistico e dalla normativa vigente. Inoltre non saranno ammesse grandi serre con strutture reversibili e temporanee, poiché in questo caso la temporaneità assumerebbe una permanenza sul territorio in argomento. Non saranno ammesse strutture prefabbricate, materiale riflettente, latrine e/o gabinetti. Sono vietate le recinzioni in muratura;

non saranno ammessi interventi che modifichino irreversibilmente lo stato dei luoghi, come attività di piccola e media industria anche se basilarmente legate alla vocazione silvo-pastorale e agro-rurale-zootecnica o similare ad esse della zona, e interventi la cui portata potrebbe interagire in qualche modo sul territorio;

nella piana prospiciente il Rio Nugola, e nella piana delle Tregge lungo la strada provinciale delle Sorgenti e Fornellino lungo la strada provinciale di Parrana S. Martino le aree dovranno rimanere inalterate quale filtro tra il limite del perimetro e i soprastanti Poggi Collinari in maniera da permettere la godibilità totale del sistema collinare medesimo, i corsi d'acqua esistenti dovranno mantenere la loro funzione e non potranno mutare il loro aspetto, non potranno essere mai coperti o "tombati" e dovranno segnare il territorio come tagli voluti dall'uomo per la regimazione delle acque, dovranno assicurare il deflusso delle acque meteoriche e dovranno rimanere e essere trattati esclusivamente con le tecniche proprie dell'ingegneria naturalistica;

le strutture edilizie esistenti all'interno delle anzidette piane, dissonanti tra loro per materiali e rifiniture, dovranno assumere un aspetto unitario sia come disposizione planimetrica di annessi, sia nelle cromie, in un ordine che avvalendosi dei caratteri paesaggistici dia comunque un'immagine equilibrata scevra da arbitrarie scelte sia sul piano estetico che sul piano di destinazione d'uso delle aree adiacenti e dei terreni circostanti;

i depositi per GPL o altro dovranno essere necessariamente interrati senza però compromettere lo stato vegetazionale presente nell'area interessata;

all'interno del comparto, non sono ammesse opere tali da alterare irreversibilmente la lettura del paesaggio naturale e rurale che comportino danni paesaggistici e danni all'originaria conformazione orografica e morfologica dei Poggi con particolare riferimento alla salvaguardia dei crinali;

ogni operazione di taglio delle alberature da limitarsi alle strette esigenze conservative e di manutenzione del verde, dovrà essere accompagnata da corrispondenti misure di riempimento con essenze tradizionalmente esistenti sull'area;

non saranno ammesse attività di cave estrattive;

saranno sostenute le attività agricole produttive tramite l'ammissibilità di interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente per fini agroturistico e turistico-ricettivo, l'apicoltura, etc.;

attualmente l'area non presenta alcuna attività di campeggio, agricampeggio o caper-service, neanche a carattere temporaneo, tuttavia, vista la potenzialità, vista la natura viaria e la vastità del territorio, al fine di favorire lo sviluppo di attività turistico-ricettive tese ad una fruizione ecosostenibile del territorio stesso e del paesaggio in questione, si ritiene possibile ammettere l'eventuale inserimento di "strutture" idonee e congrue con questo stato dei luoghi; l'eventuale intervento, sarà da realizzarsi completamente in legno, senza platee in calcestruzzo e comunque di sviluppo contenuto, previo uno studio approfondito geomorfologico, orografico e del verde;

tutti gli interventi dovranno quindi tener conto dello specifico contesto paesaggistico in cui si inseriscono, e non dovranno apportarvi modifiche che possono stravolgere le caratteristiche originarie dei luoghi nei loro aspetti geomorfologici, vegetazionali, paesaggistici e culturali. Negli impianti sportivi già esistenti, si dovrà procedere solo con opere di recupero e ripristino, mentre in quelli di nuova previsione, si dovrà escludere l'adozione di coperture pneumatiche, o comunque tensostrutture di grandi dimensioni.

Per quanto non espressamente riportato nelle suddette prescrizioni, misure e criteri di gestione dell'area in argomento, si rimanda al piano strutturale del comune di Collesalvetti e alle relative norme tecniche di attuazione, il cui avviso di approvazione è stata pubblicato nel Bollettino ufficiale della regione Toscana n. 51 del 21 dicembre 2005»;

Considerato che, da quanto sopra esposto, appare indispensabile sottoporre a vincolo ai sensi dell'art. 136 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche e integrazioni l'area sopra descritta, al fine di garantirne la conservazione e di preservarla da interventi che potrebbero comprometterne irreparabilmente le pregevoli caratteristiche paesaggistiche e il valore identitario rispetto al contesto territoriale di appartenenza;

Rilevata pertanto la necessità e l'urgenza di sottoporre l'area sopraindicata ad un idoneo provvedimento di tutela secondo la procedura di cui all'art. 141 del suddetto decreto legislativo;

Considerato che il vincolo comporta in particolare l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dell'immobile ricadente nella località vincolata di presentare alla regione o all'ente dalla stessa subdelegato la richiesta di autorizzazione ai sensi degli articoli 146, 147 e 159 del predetto decreto legislativo n. 42/2004 per qualsiasi intervento che modifichi lo stato dei luoghi, secondo la procedura prevista rispettivamente dai citati dispositivi di legge, attenendosi alle disposizioni, misure e criteri di gestione, per l'area di cui trattasi, enunciati nel presente decreto, costituenti disciplina di tutela che, ai sensi dell'art. 138, comma 2, del medesimo decreto legislativo, diviene parte integrante del piano paesaggistico da approvare o modificare;

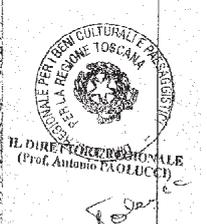
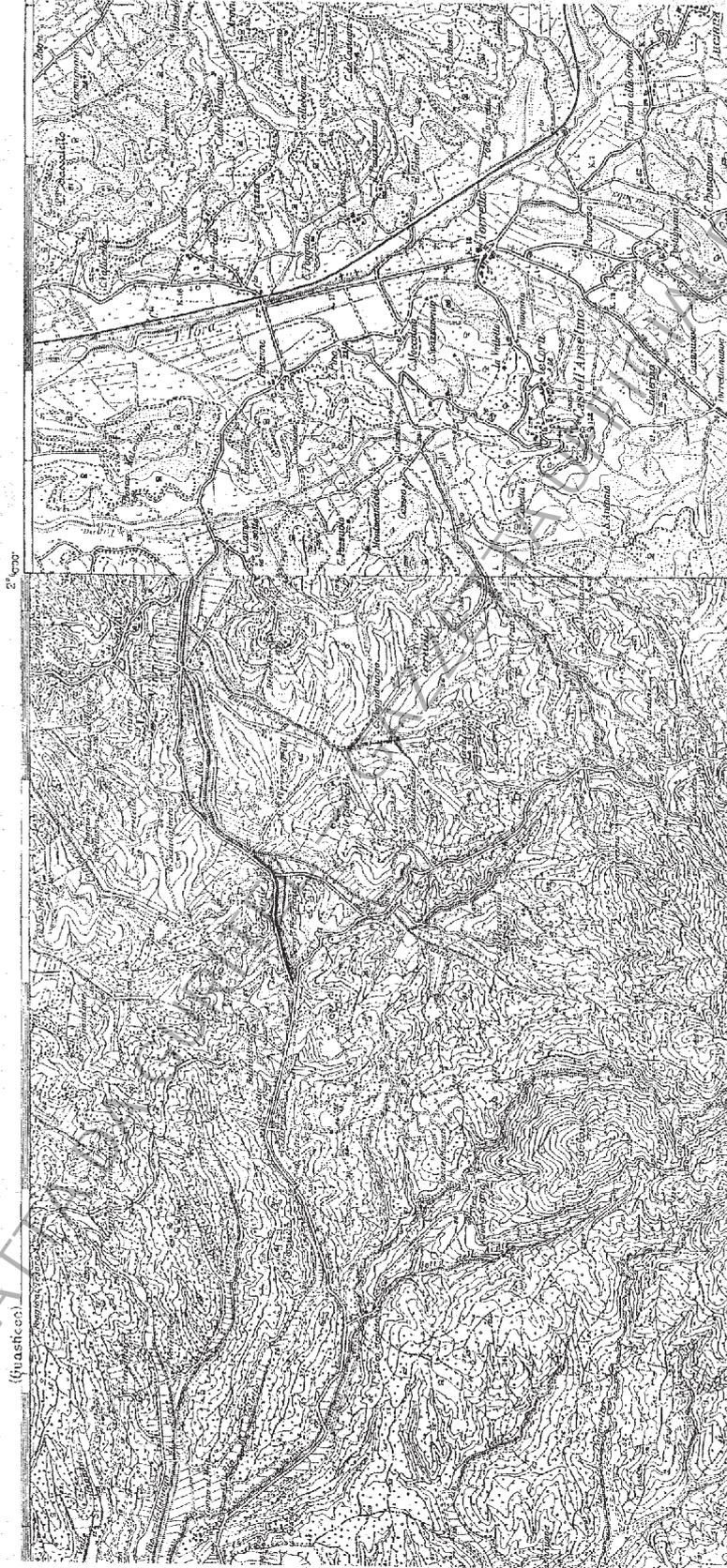
Decreta:

L'ambito territoriale «Il Poggio Belvedere nell'ambito di Poggi e Colline all'interno del Sistema delle Colline Livornesi» ricadente in frazione di Nugola del comune di Collesalvetti in provincia di Livorno, nei limiti sopradescritti e indicati nell'allegata planimetria in scala 1/25.000, depositata presso i competenti uffici comunali, che costituisce parte integrante del presente decreto, è dichiarato di notevole interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e successive modifiche e integrazioni, ed è quindi sottoposto ai vincoli e alle norme contenute nella Parte terza del medesimo decreto legislativo, nel rispetto delle prescrizioni, delle misure e dei criteri di gestione indicati nel presente atto.

La Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio, per il patrimonio storico, artistico ed etnoantropologico per le province di Pisa e Livorno provvederà a che copia della *Gazzetta Ufficiale* contenente il presente decreto venga affissa ai sensi e per gli effetti dell'art. 140, comma 5 del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche e integrazioni, e dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, all'albo pretorio del comune di Collesalvetti e che copia della *Gazzetta Ufficiale* stessa, con relativa planimetria da allegare, venga depositata presso i competenti uffici del suddetto comune.

Avverso il presente atto è ammessa proposizione di ricorso giurisdizionale avanti al tribunale amministrativo regionale competente per territorio o, a scelta dell'interessato, avanti al Tribunale amministrativo regionale del Lazio secondo le modalità di cui alla legge 6 dicembre 1971, n. 1034, così come modificata dalla legge 21 luglio 2000, n. 205, ovvero è ammesso ricorso straordinario al Capo dello Stato, ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n. 1199, rispettivamente entro sessanta e centoventi giorni dalla data di avvenuta notificazione del presente atto.

Roma, 3 agosto 2006

Il direttore generale: CECCHI

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 2 dicembre 2005.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta. (Deliberazione n. 146/05).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato, prevede, in particolare, che gli interventi medesimi siano compresi in intese generali quadro tra il Governo e ogni singola regione o provincia autonoma, al fine del congiunto coordinamento e realizzazione delle opere;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002, supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il Primo programma delle opere strategiche, che riporta all'allegato 1, tra i «Sistemi stradali e autostradali», la «Strada Tre Valli» con un costo complessivo di 196,254 Meuro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel Pirmo programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato, ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003, ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario, stabilendo che di norma le richieste di finanziamento a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma vengano corredate dallo schema sintetico, ma prevedendo la redazione della versione analitica per le opere per le quali questo Comitato stesso richieda supplementi di istruttoria;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004) con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003, con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sotolineando come l'intesa

possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2004-2007, che, in apposito allegato, conferma l'intervento «Asse stradale Tre Valli — Perugia — Tratto Eggi-Acquasparta» tra le iniziative potenzialmente attivabili nel periodo considerato;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato con decreti 8 giugno 2004 e 24 giugno 2005, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la relazione istruttoria sul progetto preliminare dell'intervento «Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta», trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 3 novembre 2005, n. 521, ed il cui testo aggiornato è consegnato in seduta, relazione nella quale si propone l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto stesso ai soli fini procedurali;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che l'opera di cui sopra è compresa nell'Intesa generale quadro tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la regione Umbria, sottoscritta il 24 ottobre 2002, che prevede sia il completamento sia il potenziamento da 2 a 4 corsie dell'arteria — necessari per dotare l'arteria stessa delle medesime caratteristiche della s.s. 77 Valdichienti e della s.s. Flaminia nel tratto Foligno-Spoleto — e che postula la riclassificazione dell'arteria stessa a strada statale, individuando, nelle more della nuova classificazione, quale soggetto attuatore detta regione, che può avvalersi dell'ANAS S.p.a. mediante apposita convenzione;

Considerato che questo Comitato, con propria delibera 25 luglio 2003, n. 56, ha assegnato un contributo, in termini di volume di investimenti, di 14,564 Meuro al primo lotto dell'opera «Strada delle Tre Valli», da Eggi a S. Sabino, che la regione aveva ritenuto prioritario realizzare, nelle more dell'approvazione del progetto dell'intera arteria, per motivi di pianificazione del traffico e di sicurezza del nodo di Spoleto e che è attualmente in fase di progettazione esecutiva;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che obiettivo del progetto all'esame è il completamento della strada delle «Tre Valli Umbre» di collegamento fra la S.S. 209 Valnerina e la SS. 3-*bis* Tiberina, per consentire lo sviluppo delle relazioni tra tre importanti regioni (Umbria, Marche, Lazio) e la riorganizzazione degli accessi alla città di Spoleto ed ai suoi servizi;

che in particolare il progetto prevede:

- la realizzazione a quattro corsie — due per ogni senso di marcia — del tratto da Eggi a S. Sabino;

- il raddoppio a due corsie — del pari per ogni senso di marcia — nel tratto compreso tra S. Sabino e Madonna di Baiano tratto del quale sono già in esercizio le prime due corsie (per ogni senso di marcia);

- la realizzazione, nel tratto Madonna di Baiano e Acquasparta, di due carreggiate, ciascuna a due corsie per senso di marcia;

che, tra le varie alternative possibili, è stata scelta l'opzione «A» sulla quale si sono espressi favorevolmente i comuni di Acquasparta e Spoleto;

che il tracciato della Strada delle Tre Valli Umbre, nel tratto Eggi-Acquasparta, presenta una lunghezza complessiva di 20,893 Km — di cui 3,819 relativi al 1° lotto — e si sviluppa tra Io svincolo di Eggi sulla SS. 3 Flaminia e lo svincolo di collegamento alla Strada di grande comunicazione (SGC) Orte-Ravenna;

che la strada in progetto è riconducibile alla categoria B (strade extraurbane principali) secondo la classificazione prevista dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 ed è caratterizzata da due carreggiate separate da uno spartitraffico di larghezza 3,50 m, ciascuna costituita da due corsie di larghezza 3,75 m con banchina di larghezza 1,75 m;

che le opere d'arte principali sono rappresentate da 6 gallerie, 2 ponti e 8 viadotti e incidono complessivamente per una lunghezza totale di circa 9.235 m pari al 44% dell'intero tracciato;

che il progetto preliminare dell'opera, corredato dallo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso in data 10 marzo 2003 dalla regione Umbria, in qualità di soggetto aggiudicatore, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, al Ministero per i beni e le attività culturali e agli Enti interferiti;

che al procedimento finalizzato alla realizzazione dell'intervento «Tre Valli Umbre: tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta» è stata data pubblicità attraverso la pubblicazione di awiso di deposito, in libera visione al pubblico, degli elaborati progettuali su alcuni quotidiani locali e su un quotidiano a diffusione nazionale;

che, come indicato nelle premesse, l'intervento di realizzazione delle prime due corsie del tratto Eggi-S. Sabino ha formato oggetto di precedente istruttoria in vista della concessione del contributo di cui alla richiamata delibera n. 56/2003 ed è attualmente in procedura di appalto sì che questo Comitato è chiamato a pronunziarsi sul progetto preliminare dell'intera arteria, al netto dell'intervento così anticipato;

che parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto all'esame ha espresso il Ministero per i beni e le attività culturali in data 28 luglio 2003, con nota n. ST/407/26114;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 23 ottobre 2003, n. GAB/2003/10760/B05, ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il parere favorevole della Commissione speciale VIA, con prescrizioni, sul progetto preliminare dell'opera;

che la regione Umbria con delibera di Giunta 25 febbraio 2004, n. 171, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, in merito alla compatibilità ambientale ed ai fini dell'intesa sulla localizzazione urbanistica dell'opera;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti riporta, in apposito allegato alla relazione istruttoria, le prescrizioni e raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto preliminare;

- *sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore viene individuato nella regione Umbria;

che il tempo complessivo dall'espletamento delle attività progettuali ed autorizzative residue alla messa in esercizio dell'opera è stimato in circa 87 mesi;

- *sotto l'aspetto finanziario:*

che il costo dell'intervento «Strada delle Tre Valli» è quantificato nel progetto preliminare in 562 Meuro, così articolati:

Voce	Importo
Importo dei lavori	396.704.093,18
Somme a disposizione della stazione appaltante	165.295.906,82

che il costo così quantificato è superiore a quello riportato nell'intesa generale quadro citata in premessa;

che la regione Umbria richiede inoltre la realizzazione dell'opera complementare «Collegamento stradale tra lo svincolo Testaccio (variante SS. n. 3 via Flaminia-Spoleto Sud) ed il raccordo SS. Tre Valli (Spoleto Nord)», il cui costo è stimato in 65 Meuro, di cui 46 Meuro, in cifra arrotondata, per importo dei lavori e circa 19 Meuro per somme a disposizione della stazione appaltante;

che sulla base delle valutazioni specifiche condotte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono stati determinati in 3,45 Meuro i maggiori oneri connessi a ulteriori lavori e/o attività di cui alle integrazioni richieste dalla Commissione speciale VIA e che, pertanto, il costo dell'intervento, a seguito dell'accoglimento di prescrizioni, viene ad attestarsi a 630,45 Meuro;

che parte di detto costo e più specificamente l'importo di 14.564.084,55 euro — indicato nella relativa relazione istruttoria a suo tempo trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — è imputabile al primo tratto, a due corsie, da Eggi a S. Sabino che con la citata delibera n. 56/2003 è stato finanziato per un importo, in cifra arrotondata, pari a 14,564 Meuro;

che pertanto il costo dell'approvando intervento all'esame è pari a 615.885.915,45 euro;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritiene che occorra approfondire io studio del traffico — differenziando i volumi per singole tratte dell'itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per veicoli leggeri e pesanti — e propone quindi di disporre la rieiaborazione delle analisi relative alle componenti ambientali direttamente influenzate dal traffico, attuale e previsto, e di approfondire l'analisi costi/benefici, ai sensi dell'art. 4, comma 3, del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988, corredandola di un'adeguata analisi di sensività;

che il citato Ministero conseguentemente propone di rinviare alla fase di approvazione del progetto definitivo l'assegnazione di risorse a carico dei fondi destinati all'attuazione del 1º Programma delle opere strategiche;

Delibera:

1. *Approvazione progetto preliminare.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi dell'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato — con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti — anche ai fini dell'attestazione di compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio il progetto preliminare dell'intervento «Strada delle Tre Valli: tratto Eggi (Spoleto)-Acquasparta» nei termini specificati nella «presa d'atto».

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera.

1.2 Ai sensi del citato art. 3, comma 3, del decreto legislativo n. 190/2002, l'importo di 615.885.915,45 euro, di cui alla precedente «presa d'atto», costituisce il limite di spesa dell'intervento.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del progetto sono riportate nella parte 1» dell'allegato, che forma parte integrante della presente delibera.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella parte 2ª del citato allegato. Il soggetto aggiudicatore, qualora ritenga di non poter dar seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione in modo da consentire al citato Ministero di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 Il soggetto aggiudicatore provvederà inoltre a sviluppare la progettazione definitiva dell'opera complementare «Collegamento stradale tra lo svincolo di Testaccio (variante SS. n. 3 via Flaminia-Spoleto Sud) ed il raccordo SS. Tre Valli (Spoleto Nord)»: il costo stimato dell'intervento è di 65 Meuro.

2. *Assegnazione CUP.*

L'approvazione del progetto preliminare di cui al punto 1.1 è subordinata all'assegnazione del CUP che il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere entro trenta giorni dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della presente delibera.

Il CUP assegnato, ai sensi della delibera n. 24/2004 citata nelle premesse, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'0pera approvata.

3. *Copertura finanziaria.*

3.1 La individuazione delta copertura finanziaria dell'intervento di cui ai punto 1.1 sarà effettuata in sede di esame del progetto definitivo, che terrà conto degli esiti degli approfondimenti proposti, come indicato nella «presa d'atto», e recepiti tra le prescrizioni di cui al punto 1.3 e riporterà il quadro aggiornato del costo entro il tetto massimo sopraindicato.

A corredo dei progetto definitivo verrà trasmesso il piano economico-finanziario nella versione analitica prevista dalla delibera n. 11/2004, nonché la scheda aggiornata di cui alla delibera n. 63/2003 che evidenzi eventuali disponibilità sopravvenute e/o impegni al cofinanziamento a carico della regione.

3.2 Unitamente al progetto definitivo di cui sopra verrà sottoposto a questo Comitato, ai sensi dell'art. 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato dal decreto legislativo n. 189/2005, il progetto definitivo dell'opera complementare di cui al punto 1.4: nell'occasione il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indicherà le fonti di copertura del costo relativo.

3.3 Resta comunque fermo che la quota complessiva a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma per l'intero progetto all'esame non potrà superare quella prevista nella delibera n. 121/2001, salvo compensazione con altra opera concernente la medesima regione.

4. *Disposizioni finali.*

4.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare approvato con la presente delibera.

4.2 La Commissione VIA procederà — ai sensi dell'art. 20, comma 4, deI decreto legislativo n. 190/2002 — a verificare l'ottemperanza del progetto definitivo alle prescrizioni del provvedimento di compatibilità ambientale e ad effettuare gli opportuni controlli sull'esatto adempimento dei contenuti e delle prescrizioni di detto provvedimento.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in sede di approvazione della progettazione definitiva, provvederà alla verifica di ottemperanza alle altre prescrizioni che debbono essere recepite in tale fase.

Il soggetto aggiudicatore procederà alla verifica delle prescrizioni che debbono essere attuate nelle fasi successive, fornendo assicurazione al riguardo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

4.3 Il suddetto Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.4 Questo Comitato si riserva, in fase di approvazione del progetto definitivo dell'opera e in adesione alle richieste rappresentate nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, di dettare prescrizioni intese a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — lo svolgimento di accertamenti anche nei confronti degli eventuali subcontraenti e subaffidatari, indipendentemente dall'importo dei lavori, e forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

Roma, 2 dicembre 2005

Il Presidente delegato
TREMONTI

Il segretario del CIPE
MOLGORA

Registrata alla Corte dei conti il 31 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 160

ALLEGATO

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE (legge n. 443/2001)
STRADA DELLE TRE VALLI: TRATTO EGGI (SPOLETO)-ACQUASPARTA

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1ª - PRESCRIZIONI

1. Prescrizioni da sviluppare in sede di progettazione definitiva

1.1 Prescrizioni di carattere progettuale

1.2 Prescrizioni di carattere ambientale

2. Prescrizioni in fase di cantiere

3. Prescrizioni in fase di esercizio

PARTE 2ª - RACCOMANDAZIONI

PARTE 1ª
PRESCRIZIONI

1. PRESCRIZIONI DA SVILUPPARE IN SEDE DI PROGETTAZIONE DEFINITIVA.

1.1 *Prescrizioni di carattere progettuale.*

Opere connesse e misure compensative:

dovrà essere abbassato il profilo altimetrico del tratto relativo al viadotto Fiorenzuola, al fine di ridurre al minimo l'altezza di detto viadotto dal piano di campagna, adottando le tecnologie più idonee al miglior inserimento dell'opera nel contesto territoriale;

dovrà essere prospettata un'adeguata soluzione progettuale per sanare la criticità dovuta alla presenza dei due svincoli ravvicinati in località S. Giovanni di Baiano. Dovrà essere, inoltre, aumentata la distanza tra la sede stradale e il torrente Maroggia (vedi progressiva 11,2 circa), con un allargamento non in asse ma lato corsia sud;

dovrà essere prevista la realizzazione, come opera connessa, di un raccordo tra la strada delle Tre Valli e la strada statale Flaminia, per raggiungere alcune infrastrutture site nella città di Spoleto, a valenza regionale, evitando l'attraversamento del centro abitato ed in modo da permettere un più rapido collegamento della città di Spoleto con la A1 e con Roma;

dovranno essere recepite nel tratto stradale di pertinenza, e ove appropriato nelle due restanti tratte stradali, le prescrizioni riportate nella determinazione dirigenziale n. 2470 del 22 marzo 2000 emessa dalla regione Umbria, avente come oggetto «giudizio di compatibilità ambientale sul progetto di costruzione della Tre Valli Umbre, tratto compreso tra lo svincolo di Eggi e quello di S. Sabino in comune di Spoleto»;

dovrà essere approfondito lo studio del traffico, differenziando i volumi per singole tratte dell'itinerario e prevedendo almeno due diversi scenari di crescita, con coefficienti diversi per veicoli leggeri e pesanti. Tale prescrizione comporta anche la rielaborazione delle analisi rélative alle componenti ambientali direttamente influenzate dal traffico attuale e previsto; dovrà essere inoltre approfondita l'analisi costi/benefici, ai sensi del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988, art. 4, comma 3, corredandola di un'adeguata analisi di sensitività.

1.2 *Prescrizioni di carattere ambientale.*

Elementi di carattere generale:

dovranno essere recepite e sviluppate le misure mitigative e compensative, puntuali e di carattere generale, previste nello studio di impatto ambientale (SIA) e sue successive integrazioni e di quanto oggetto delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici;

dovranno essere anticipate in questa fase progettuale (e non in sede di progetto esecutivo, come riportato nel SIA), le tecniche e le opere da utilizzare per preservare le qualità ambientali e naturali dei siti interessati;

si dovrà predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (regolamento CEE 761/2001);

si dovrà predisporre un progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale di VIA, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di impatto ambientale e sue integrazioni.

Atmosfera:

per quanto riguarda gli impatti sull'atmosfera, il proponente dovrà approfondire lo studio effettuato tramite:

- stima delle emissioni;
- ricostruzione del quadro meteorologico locale a fini di utilizzo di modelli diffusivi;
- simulazioni, con apposito modello di diffusione/trasporto/ricaduta, degli effetti delle emissioni sulla qualità dell'aria (inclusi gli imbocchi ed i camini delle gallerie);
- confronto con la situazione attuale e con i vigenti limiti di legge;
- definizione delle eventuali misure mitigative da attuare;

il progetto definitivo dovrà prevedere accorgimenti tecnici adeguati per la limitazione, ad opera ultimata, dei livelli di rumorosità e vibrazioni derivanti dal traffico autoveicolare e pesante, in corrispondenza dei centri abitati posti nei pressi del tracciato stradale. A tale proposito dovrà essere fornita ai competenti servizi delle A.S.L. interessate, una relazione tecnica dettagliata che descriva gli accorgimenti tecnici previsti e contenga la previsione di quanto gli stessi siano in grado di abbattere i livelli di rumorosità e vibrazioni;

in fase di progettazione definitiva, si dovrà definire la scelta dei percorsi di cantiere e stimare nel dettaglio il traffico giomaliero di mezzi pesanti previsto su ciascuno di essi, nonché la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera del livello delle polveri aerodisperse, da sviluppare in collaborazione con l'ARPA.

Paesaggio:

si dovrà prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, prevedendo eventualmente la raccolta in loco di materiale per la propagazione (sementi, talee, etc.) al fine di rispettare la diversità biologica (soprattutto in prossimità di aree sensibili) e si preveda la produzione di materiale vivaistico presso vivai specializzati che ne assicurino l'idoneità all'uso anche in condizioni ambientali difficili;

le opere di mitigazione degli impatti ambientali e paesaggistici attenuabili con la vegetazione dovranno essere realizzate con essenze autoctone tipiche del luogo.

Acque superficiali e sotterranee:

dovranno essere dettagliate, a livello tecnico ed economico, le misure specifiche per evitare che la realizzazione e l'esercizio dell'infrastruttura di progetto influisca sulla qualità delle acque, sul regime idraulico e sull'ecosistema proprio del reticolo idrografico interessato;

in relazione alle escursioni della falda sotterranea negli acquiferi alluvionali presenti lungo il tracciato, si dovranno prevedere tutte le misure precauzionali per la tutela della falda stessa;

in fase di progettazione definitiva dovranno essere approfonditi gli aspetti legati agli attingimenti idrici complessivi previsti durante le attività di cantiere, con indicazione di massima delle fonti di approvvigionamento individuate e dei relativi quantitativi emunti; si dovranno inoltre stimare i quantitativi complessivi delle acque drenate dalle attività di scavo delle gallerie, prevedendo in dettaglio le relative modalità di gestione; tali informazioni dovranno essere utilizzate anche al fine di una ottimale predisposizione del programma di monitoraggio in corso d'opera previsto; lo scarico di tutte le acque-di cantiere dovrà in ogni caso essere effettuata nel rispetto della vigente normativa di settore. I risultati del monitoraggio ante-operam, da realizzarsi insieme alle indagini idrogeologiche previste per la fase di progettazione definitiva (con particolare riferimento a quelle

sui tratti interessati dallo scavo delle gallerie), dovranno essere raccolti in una relazione di sintesi che permetta di definire con chiarezza la «situazione zero» per l'ambiente idrico; tale relazione, che potrà ricomprendere anche i dati ambientali già disponibili presso ARPA Umbria, dovrà essere utilizzata come base per la predisposizione di un programma di monitoraggio in corso d'opera da sviluppare con l'ARPA;

dovranno essere approfonditi in fase di progettazione definitiva il dimensionamento, la localizzazione nonché le procedure di gestione delle vasche di raccolta e trattamento delle acque di dilavamento della sede stradale e raccolta degli sversamenti accidentali già previste nel progetto preliminare.

Suolo e sottosuolo:

onde evitare dissesti e cedimenti dei terreni in corrispondenza degli attraversamenti in galleria, si dovrà prevedere, durante la fase di scavo, la verifica puntuale della stabilità dei terreni;

per il territorio interessato dal progetto, si dovrà tenere conto della nuova classificazione sismica per la Regione dell'Umbria, in base all'ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003;

dovranno essere progettati nel dettaglio, in fase di progettazione esecutiva, gli eventuali interventi di riambientamento dei siti di cava che si prevede realizzare in corso d'opera con il materiale di scavo.

Rumore e vibrazioni:

dovranno essere analizzate le ripercussioni relative alla componente rumore e vibrazioni, in conseguenza dello studio del traffico; inoltre le opere di mitigazione relative alla componente rumore, devono garantire il rispetto dei limiti stabiliti dalle normative vigenti in ogni ricettore identificato nel SIA e sue successive integrazioni;

laddove il tracciato, per prossimità alle abitazioni o a siti ambientalmente sensibili, determini la necessità di contenere l'impatto acustico mediante barriere fonoassorbenti, si dovrà prevedere l'utilizzo di barriere acustiche dotate di opportune opere a verde di mascheramento, al fine di mitigarne l'impatto visivo.

Archeologia:

ogni intervento di scavo dovrà essere concordato e seguito da personale tecnico scientifico di fiducia della Soprintendenza e il cui onere graverà sul committente;

la documentazione scientifica prodotta dovrà essere consegnata in originale alla Soprintendenza e copia potrà essere trattenuta dal committente ma l'utilizzo dovrà essere concordato con la Soprintendenza stessa;

i reperti archeologici eventualmente rinvenuti, di proprietà dello Stato ai sensi del decreto legislativo n. 490/1999, dovranno essere custoditi e consegnati al termine dei lavori e la direzione delle indagini spetta alla Soprintendenza;

dovrà essere usato ogni accorgimento e cautela per evitare che i lavori di cantiere interessino superfici esterne a quelle necessarie per la sede stradale in progetto e copia delle riprese aerofotografiche realizzate per la redazione del progetto, possibilmente in formato digitale e georeferenziata, dovrà essere consegnata alla Soprintendenza per la conservazione agli atti.

2. PRESCRIZIONI IN FASE DI CANTIERE.

Atmosfera:

le numerose aree di cantiere costituiranno sicuramente fonti di inquinamento soprattutto per quanto riguarda polveri e rumore. Particolarmente critiche risultano essere le aree di cantiere nn. 4, 5, 9 e 10 in quanto ubicate in prossimità di edifici residenziali e/o case sparse. Nella fase di allestimento ed esercizio dei cantieri dovranno quindi essere adottati tutti i provvedimenti necessari alla limitazione dei livelli di rumorosità, vibrazioni e polverosità dell'aria. A tal fine si dovranno inoltre prevedere, per gli eventuali impianti di betonaggio e altri impianti fissi, sistemi di abbattimento per le polveri in corrispondenza degli sfiati da serbatoi e miscelatori durante il carico, lo scarico e la lavorazione nonché l'acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie per le emissioni di inquinanti in atmosfera ai sensi della vigente normativa di settore. Per queste aree pertanto sarà opportuno predisporre un piano di monitoraggio per polveri e rumore, da concordare con ARPA; il controllo dovrà iniziare prima dell'inizio dell'attività di cantiere e proseguire sino a quando i cantieri citati saranno stati smantellati e riambientati;

dovranno essere poste in essere misure opportune per la riduzione delle emissioni rumorose e della produzione di vibrazioni durante la fase di costruzione, ricorrendo a macchinari e attrezzature di tecnologia moderna nonché a schermature dei cantieri posti in prossimità di aree sensibili e degli eventuali impianti fissi destinati alla costruzione stessa, privilegiando interventi di ingegneria naturalistica;

si dovrà procedere ad una depolverizzazione della rete viaria percorsa dai mezzi di cantiere (sia quella esistente, se non asfaltata, che quella da realizzare) limitatamente ai tratti prospicienti eventuali abitazioni poste in prossimità della stessa; se necessario dovranno essere posizionate anche idonee barriere antirumore;

ogni movimentazione e trasporto del materiale dovrà essere effettuata in maniera tale da abbattere la produzione di polveri; a tale scopo dovrà essere previsto, nei piani di cantiere, opportuno programma di umidificazione o stabilizzazione della viabilità di cantiere e dei depositi preliminari di terre, inerti o materie prime per l'attività di costruzione svolta in periodi particolarmente siccitosi e previsto l'utilizzo di mezzi di trasporto dotati di sistemi di copertura per percorsi di movimentazione di materiale che prevedono l'attraversamento di zone residenziali; dovrà essere realizzata la viabilità alternativa prevista per l'attraversamento delle aree urbane di Acquasparta e dell'abitato di San Martino in Frignano.

Acque:

si dovranno adottare opportuni accorgimenti costruttivi di tipo idraulico per le vasche di raccolta di prima pioggia tali da assicurarne il costante svuotamento almeno dopo ogni evento piovoso significativo assicurando comunque il tempo necessario alla sedimentazione del materiale indisciolto;

in riferimento agli scavi per la costruzione delle gallerie, soprattutto quella denominata Colle delle Rose, ed all'interferenza con il processo di infiltrazione delle acque verso la falda, con possibilità di inquinamento della stessa, si dovrà predisporre un approfondito piano di monitoraggio delle acque profonde che dovrà essere attivato un anno prima dell'inizio dei lavori. La scelta dei punti di campionamento e/o controllo, delle frequenze e dei parametri da monitorare dovranno essere concordati con l'ARPA e, per quanto di competenza, con la ASL n. 3 e la ASL n. 4. Si ritiene tuttavia di suggerire che, almeno per-tutta la fase dei lavori, i controlli analitici abbiano cadenza mensile per il parametro «Ossidabilità» o «TOC», cioè per il parametro che meglio di altri è in grado di evidenziare un'eventuale contaminazione di tipo organico nelle acque di falda;

si prescrive di adottare, nei piani di sicurezza previsti dalla vigente normativa in materia di sicurezza e igiene sui luoghi del lavoro, una sezione specificamente rivolta alla prevenzione e alla gestione di potenziali incidenti che possano coinvolgere sia i mezzi e le attrezzature di cantiere sia gli automezzi e i veicoli esterni, con conseguente sversamento accidentale di liquidi pericolosi, quali ad esempio segnaletica di sicurezza, procedure operative di stoccaggio e movimentazione delle sostanze pericolose, procedure operative di conduzione automezzi, piano di emergenza per la gestione di episodi di inquinamento delle matrici ambintali con relativa previsione di risorse e dotazioni allocate allo scopo; si prescrive che tale sezione dei piani di sicurezza sia sviluppata con il coinvolgimento dell'ARPA Umbria;

si dovranno evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi depositi di carburanti, lubrificanti sia nuovi che usati o altre sostanze potenzialmente inquinanti che non vengano stoccati in luoghi appositamente predisposti e attrezzati con platee impermeabilizzate, sistemi di contenimento, pozzetti di raccolta, tettoie, etc;

si dovranno evitare nei cantieri operativi base e nei cantieri operativi le operazioni di manutenzione e lavaggio delle attrezzature e macchinari, salvo che tali operazioni vengano svolte in apposite platee impermeabilizzate attrezzate come al punto precedente; le platee impermeabilizzate a tali scopi realizzate dovranno essere smantellate a lavori ultimati e dovrà essere ripristinato lo stato presente prima dell'inizio degli stessi;

si dovranno individuare, per i cantieri operativi posti in prossimità del torrente Marroggia nonché per le attività di costruzione dei vari attraversamenti dei corsi d'acqua, opportuni accorgimenti volti ad evitare significativi rilasci in alveo di solidi sedimentabili e materiali grossolani o fuoriuscite di acqua mista a cemento, additivi e sostanze per il disarmo delle casseforme durante le fasi di getto in alveo; la costruzione dei viadotti dovrà in particolare essere gestita attraverso la predisposizione, in fase di progettazione esecutiva, di uno specifico piano di cantierizzazione, volto a minimizzare l'impatto sull'ecosistema fluviale.

3. PRESCRIZIONI IN FASE DI ESERCIZIO.

Atmosfera:

si prescrive un monitoraggio che consenta di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione realizzate per la Scuola di S. Giovanni di Baiano e la Comunità di recupero in loc. Madonna di Baiano ritenuti, tra i ricettori sensibili individuati, quelli che richiedono maggiore attenzione. Per la Comunità di recupero si ritiene che tali opere dovranno garantire, per il periodo notturno, il rispetto della soglia di 35dB all'interno degli edifici;

si prescrive la predisposizione di un programma di monitoraggio del rumore ambientale durante il primo periodo di messa in esercizio della infrastruttura, volto alla verifica delle ipotesi di impatto acustico dell'opera descritte nel SIA da sviluppare in collaborazione con l'ARPA. Si prescrive infine che tale programma di monitoraggio preveda anche la verifica dei livelli di vibrazione indotto dai traffico sui ricettori più sensibili a questo tipo di disturbo, posti in prossimità della infrastruttura, con particolare riferimento alla verifica dell'efficacia dell'intervento di mitigazione previsto nel SIA.

Suolo e sottosuolo:

per gli aspetti relativi alla prevenzione di fenomeni di inquinamento accidentale di suolo e sottosuolo vale quanto indicato per l'ambiente idrico;

nel corso dell'esecuzione delle opere e degli scavi all'aperto si raccomanda di segnalare tempestivamente all'ARPA l'eventuale rinvenimento di rifiuti, scorie o più in generale di materiale di riporto di incerta origine nonché di eventuali reti tecnologiche dismesse di origine industriale (condotte, sistemi di scarico, serbatoi interrati, etc);

i rifiuti prodotti durante la fase di costruzione e rimozione dei cantieri dovranno essere gestiti nel rispetto delle norme vigenti, con particolare attenzione agli oli usati e alle sostanze pericolose, e ai fanghi dei sistemi di depurazione delle acque di cantiere, individuando i rifiuti pericolosi e non pericolosi attraverso gli opportuni codici CER; si raccomanda inoltre, per eventuali depositi preliminari di rifiuti presso le aree di cantiere, l'adozione delle misure tecniche previste dalla vigente normativa di settore; il previsto utilizzo della discarica di Acquasparta presso il cantiere operativo n. 1 dovrà essere subordinato all'acquisizione dell'autorizzazione di legge;

le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 1, commi 17, 18 e 19 della legge 21 dicembre 2001, n. 443.

PARTE 2ª

RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda di:

avvalersi del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'opera che all'ampliamento delle conoscenze scientifiche ed alla creazione di nuove professionalità nel settore;

assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura possegga o in mancanza acquisisca, per le attività di cantiere, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CEE 761/2001 (EMAS);

scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione dell'impatto ambientale coordinando la tutela della componente ambientale, cui essa è prioritariamente destinata, con la tutela delle altre componenti ambientali;

considerare l'aspetto visivo a breve e lunga distanza dell'opera al fine di attenuare al massimo la visibilità, eventualmente riducendo l'altezza dei viadotti e, in ogni caso, dovranno essere intensificate al massimo le mitigazioni e le compensazioni le quali dovranno essere eseguite con essenze autoctone e tipiche del paesaggio.

06A07422

DELIBERAZIONE 2 dicembre 2005.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Accessibilità Valtellina - SS. n. 38 - Lotto 1 - Variante di Morbegno dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso). (Deliberazione n. 151/05).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1º agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo 27 dicembre 2004, n. 330;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche ed integrazioni al decreto legislativo n. 190/2002, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002, supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle opere strategiche, che include, nell'ambito del «Corridoio Plurimodale Padano», tra i «Sistemi stradali ed autostradali», l'intervento «Accessibilità Valtellina», con un costo complessivo di 480,821 Meuro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del Cup, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi dell'art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003 di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, come integrato dal decreto dell'8 giugno 2004, con il quale — in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 — è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 18 novembre 2005, n. 540 — integrata con la nota 2 dicembre 2005, n. 583 — con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria «Accessibilità Valtellina — SS. n. 38 — lotto 1 — variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)», relazione della quale copia aggiornata viene consegnata in seduta, proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo ai sensi dell'art. 16 del decreto legislativo n. 190/2002, e richiedendo il finanziamento, per un importo di 140 Meuro, del primo stralcio Variante di Morbegno, «dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto»;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricongnizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che l'opera è compresa nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Lombardia, sottoscritta l'11 aprile 2003, nell'ambito dei «Corridoi autostradali e stradali»;

Considerato che al progetto in argomento è stato assegnato il CUP: 32C0500028001;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

1. Delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

1.1 *sotto l'aspetto tecnico procedurale:*

che il progetto definitivo di cui si propone l'approvazione fa parte di un articolato programma di opere finalizzate al miglioramento dell'accessibilità alla Valtellina mediante interventi sulla SS 38 c.d. dello «Stelvio»;

che in particolare l'intervento in questione mira alla riqualificazione del tratto viario lombardo di detta strada statale e consiste nella realizzazione di una variante a nord dell'attuale tracciato della predetta strada statale tra Colico e Talamona, oltre che in una variante, con un nuovo ponte sull'Adda, alla S.P. n. 58 tra Corsio Saltellino e Traina;

che il nuovo sistema stradale — destinato a servire un'area urbanizzata, interessata da molteplici attività produttive e soggetta a intenso traffico viario — consente di aggiornare il livello del collegamento stradale con le province limitrofe, di adeguare i possibili spostamenti stradali per una valida risposta di alleggerimento ai problemi del traffico interno e di aumentare il livello di sicurezza stradale;

che complessivamente l'intero tratto di strada considerato, classificato tipologicamente come «strada extraurbana a 4 o più corsie», si sviluppa per 19,3 Km circa, di cui 8,9 Km in rilevato, 4,7 Km in viadotto e 5,7 Km in galleria naturale a doppia canna, e che è prevista la realizzazione di tre svincoli nonché di opere minori complementari costituite essenzialmente dalla sistemazione e/o deviazione per il mantenimento della viabilità minore;

che, in attuazione della convenzione con l'A.N.A.S. sottoscritta il 14 ottobre 1997 per la progettazione di interventi generali in Valtellina, la Regione Lombardia ha sviluppato il progetto preliminare dell'intervento e relativo studio VIA;

che il progetto preliminare è stato posto a base di gara, con procedura aperta, per l'affidamento dell'incarico della progettazione definitiva ed esecutiva e che, in data 28 giugno 2001, l'incarico in questione è stato affidato all'ATI costituita dalla Società Bonifica S.p.a. (mandataria), Metropolitana Milanese S.p.a. e Technical S.p.a.;

che rispetto al progetto preliminare sono state apportate delle varianti planoaltimetriche relative alle parti di tracciato allo scoperto, motivate principalmente dall'adeguamento:

- alla normativa di cui al piano stralcio per l'assetto idrogeologico del bacino del Po, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 24 maggio 2001;

- alle «norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade», approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001;

- ai pareri espressi dagli enti locali in merito allo spostamento dell'asse dell'infrastruttura in maggiore aderenza al corso dell'Adda e alla ristrutturazione degli svincoli di Fuentes e di Cosio Vatellino;

che il progetto definitivo, presentato dalla regione agli enti interessati il 23 gennaio 2003, recepisce le ulteriori osservazioni formulate dagli enti suddetti, nonché le modifiche ed integrazioni richieste dall'ANAS e le risultanze di una campagna integrativa di indagini geognostiche eseguita per tener conto delle variazioni del tracciato e/o della tipologia di opere introdotte dal progetto definitivo rispetto al preliminare;

che il responsabile unico del procedimento ha attestato la rispondenza del progetto definitivo a quello preliminare integrato e modificato a seguito delle ricordate attività di concertazione sviluppate con gli enti interessati all'intervento;

che con nota 3 febbraio 2004, n. 00464, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle Amministrazioni interessate ed ai gestori di opere interferenti il progetto definitivo, corredato dallo studio di impatto ambientale e dal programma di risoluzione delle interferenze, e ha contestualmente proceduto alla pubblicazione, sui principali quotidiani dell'avviso di avvio del procedimento;

che con nota 25 marzo 2004, n. STM/TF/GC cc 191, il predetto Ministero ha convocato la Conferenza di servizi, che si è tenuta in data 7 aprile 2004 e si è conclusa in data 12 maggio 2004;

che con nota 19 aprile 2004, n. 6524, la Regione Lombardia, ha trasmesso copia della delibera lo stesso mese, n. 17167, con la quale ha espresso parere favorevole con prescrizioni;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 12 agosto 2004, n. 7839/B05, sulla base della valutazione della speciale Commissione VIA, ha espresso parere favorevole, con prescrizioni e raccomandazioni, sul progetto definitivo relativo all'intervento in questione;

che, con nota 28 giugno 2005, n. 0708407/8197/2005, anche il Ministero per i beni e le attività culturali si è pronunziato favorevolmente con prescrizioni;

che gli enti gestori di interferenze e le Amministrazioni competenti al rilascio di permessi ed autorizzazioni in sede di Conferenza di servizi o con atti successivi, si sono pronunciati sul progetto definitivo in argomento, con talune prescrizioni e raccomandazioni cui il soggetto aggiudicatore si è impegnato ad ottemperare in fase di redazione del progetto esecutivo;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, evidenziando quali osservazioni avanzate in sede istruttoria vengono accolte in linea di principio e debbono quindi essere approfondite successivamente ed esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di richieste avanzate nella medesima fase.

1.2 *sotto l'aspetto attuativo:*

che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.a.;

che il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è stabilito in mesi 48 dall'inizio delle attività;

che la modalità di affidamento dei lavori prevista è l'appalto integrato.

1.3 *sotto l'aspetto finanziario:*

che il costo complessivo dell'opera è pari a 671.850.190,47 euro, di cui 486.502.959 euro per lavori a base di appalto, e 185.347.231,47 euro per somme a disposizione;

che detto costo è stato computato dal soggetto aggiudicatore sulla base del prezzario ANAS - Compartimento viabilità per la Lombardia e, per le voci in detto elenco non contemplate, sulla base di analisi e/o elenchi prezzi integrativi;

che la Regione Lombardia, rilevata l'indisponibilità di risorse adeguate per la realizzazione dell'intera opera, con nota 12 gennaio 2005, n. S1.2005.0000528, ha evidenziato che il raggiungimento e la garanzia di una copertura finanziaria di 280 Meuro è sufficiente a finanziare un primo stralcio del progetto «dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio con collegamento a sx Bitto»;

che il costo di detto stralcio è pari a 279.951.421,59 euro, di cui 183.876.000,00 euro per opere civili da porre a base di appalto (inclusive di lavori vari a misura e a corpo e di ulteriori voci specificatamente individuate), 13.790.700,00 euro per sicurezza e direzione lavori e 82.284.721,59 euro per somme a disposizione;

che la copertura finanziaria dello stesso, come precisato dal soggetto aggiudicatore con nota 16 novembre 2005, n. CDG-0003074-P, è così ripartita:

Regione Lombardia (delibera 23 dicembre 2004, n. 7/20542), 65,00 Meuro;

Regione Lombardia (delibera 7 novembre 2005, n. 988), 25,50 Meuro;

Provincia di Sondrio, 24,00 Meuro;

ANAS (art. 1, comma 453, legge n. 311/2004), 25,50 Meuro

Totale, 140,00 Meuro;

che il contributo di cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'assegnazione a carico delle risorse della legge n. 166/2002, quantificabile nell'importo di 140.000.000 euro, vale a completare il finanziamento dello stralcio dell'intervento in questione;

2. Degli esiti del dibattito svoltosi in ordine all'argomento in oggetto ed in particolare:

che si concorda sull'opportunità, già emersa nella riunione preparatoria, di non procedere ad assegnazioni programmatiche a valere sui rifinanziamenti destinati all'attuazione del 1° Programma delle infrastrutture strategiche prima che le relative risorse siano rese disponibili dalla legge finanziaria 2006 in corso di approvazione e quindi di esaminare la richiesta di finanziamento successivamente, anche alla luce degli esiti della valutazione del piano economico-finanziario;

che il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti propone quindi di procedere solo all'approvazione in linea tecnica del 1° lotto del progetto definitivo della Variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes allo svincolo del Tartano;

Delibera:

1. *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi del combinato disposto degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'«Accessibilità Valtellina — SS. n. 38 - lotto 1 — variante di Morbegno, dallo svincolo di Fuentes (compreso) allo svincolo del Tartano (compreso)». L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

È conseguentemente perfezionata, ad ogni fine urbanistico ed edilizio, l'intesa Stato-regione sulla localizzazione dell'opera stessa.

1.2 L'importo di 671.850.190,47 euro costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del suddetto progetto, sono riportate nella prima parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, e devono essere sviluppate in fase di progettazione esecutiva.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella seconda parte del citato allegato 1. Qualora il soggetto aggiudicatore ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 È altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi Enti gestori.

1.5 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono indicati negli elaborati del progetto definitivo riportati nell'allegato 2 della presente delibera.

2. *Clausole finali.*

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo.

2.2 Il soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni e raccomandazioni riportate nel menzionato allegato: il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Segreteria di questo Comitato.

2.3 Il medesimo Ministero provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

2.4 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della realizzazione dell'opera dovrà contenere una clausola che — fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni — ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali subappaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori: i contenuti di detta clausola sono specificati nell'allegato 3 che del pari forma parte integrante della presente delibera.

In analogia a quanto previsto dall'art. 9, comma 13-*ter*, del decreto legislativo n. 190/2002 introdotto dal decreto legislativo n. 189/2005, nel bando di gara dovrà essere prevista, ai fini di cui sopra, un'aliquota forfetaria, non sottoposta al ribasso d'asta, ragguagliata all'importo complessivo dell'intervento.

2.5 Il CUP, assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 2 dicembre 2005

Il Presidente delegato
TREMONTI

Il segretario del CIPE
MOLGORA

Registrata alla Corte dei conti il 31 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 161

ALLEGATO 1

DELIBERA n. 151/2005

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE 1ª
PRESCRIZIONI

PRESCRIZIONI DA SVILUPPARE NELLA REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO.

Prescrizioni di carattere progettuale.

Area svincolo di Cosio: si prescrive lo sviluppo di una soluzione progettuale che preveda la realizzazione di un nuovo ponte in affrancamento con l'esistente, valutando l'eventuale demolizione dello stesso; la rampa di svincolo per Cosio, da innestare sulla rotatoria, dovrà utilizzare il sedime della viabilità esistente in lato nord all'asse di progetto, per poi raccordarsi con il nuovo ponte *(vedi «Allegato - schema A»).*

Dalla chilometrica 11+241 alla chilometrica 11+470: per la muratura di sostegno in c.a. a tutta altezza prevista per il rilevato di approccio al ponte sul canale Orobia, si prescrive la realizzazione di rivestimento in pietra al paramento verticale ovvero la sostituzione con uno in terra armata al fine di migliorare l'inserimento nel contesto ambientale.

Confluenza Bitto-Adda: dovranno essere prodotte delle descrizioni dettagliate degli interventi di regimazione del torrente Bitto alla confluenza con fiume Adda che dovranno privilegiare tecniche di ingegneria naturalistica; il progetto dovrà dettagliare anche le altre opere realizzate in alveo e descrivere le opere di mitigazione degli impatti prodotti sul corso d'acqua.

Svincolo del Tartano: al fine di ridurre l'impatto paesaggistico che l'opera determina in questa area a scarsa antropizzazione ed ad alta naturalità, si prescrive una semplificazione e riduzione dimensionale dello svincolo sviluppando una soluzione progettuale che elimini la rotatoria a nord, di innesto sulla SS 38, e modifichi la rampa di accesso alla carreggiata nord in modo da innestarla sulla rotatoria sud della SS 38 con adeguamento della stessa (tale rampa sottopassa il previsto viadotto dell'asse di progetto) *(vedi «Allegato I - schema B»).*

(Le suddette prescrizioni in fase esecutiva, prima della realizzazione delle opere, dovranno essere sottoposte alle valutazioni autorizzazioni della Soprintendenza per i beni archeologici e per il paesaggio per le province Milano, Como, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco e Lodi).

Per i raccordi dello svincolo del Tartano, al fine di renderli più permeabili e di limitare le interazioni con i deflussi idraulici del Fiume Adda e del Torrente Masino, si prescrive di introdurre dei tombini nei terrapieni delle rampe.

Si dovrà prevedere, nel tratto in rilevato tra Rogolo e Morbegno, dei sottopassi idraulici ed ecologici in corrispondenza di ogni compluvio o canale di deflusso laterale.

Si dovranno redigere gli elaborati in conformità alle specifiche del Sistema cartografico di riferimento.

Gli Enti locali, a seguito dell'approvazione del progetto da parte del CIPE, dovranno provvedere all'adeguamento delle previsioni urbanistiche e alle occorrenti misure di salvaguardia delle aree impegnate dall'infrastruttura e dalle relative fasce di rispetto.

In corrispondenza dell'attraversamento del Torrente Bitto, alla confluenza con il Fiume Adda, dovranno essere realizzate dal Soggetto attuatore tutte le opere idrauliche così come evidenziate dagli elaborati grafici in progetto; si segnala, infatti, che allo stato attuale solo una parte ditali opere sono finanziate (per € 250.000, a valere sulle risorse ex legge n. 102/1090) su proposta della Provincia di Sondrio.

In relazione alle condizioni di sicurezza strutturale dei viadotti di attraversamento, dei viadotti in fascia e delle opere collegate si dovrà approfondire, in sede di progettazione esecutiva, le valutazioni sugli effetti localizzati dovuti alle azioni dinamiche e statiche delle acque di piena anche per l'effetto combinato di pile vicine o per amplificazione dei fenomeni dovuta all'interessamento dei plinti, al fine di individuare le più idonee soluzioni strutturali.

Il progetto di eventuali opere in alveo nei tratti fluviali interessati dalle nuove infrastrutture dovrà essere redatto ad un dettaglio non inferiore a quello delle opere strutturali.

Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere predisposta e consegnata all'Autorità di bacino del Fiume Po la verifica idraulica relativa alle diverse fasi significative di costruzione dei manufatti, tenendo conto delle opere provvisorie eventualmente inserite nella regione fluviale.

Il dimensionamento delle opere atte a garantire la continuità idraulica del reticolo superficiale, demandato alla progettazione esecutiva, dovrà essere condotto tenendo conto, oltre che dell'attuale regime idraulico dei corsi d'acqua e dei fossi di bonifica, anche di eventuali variazioni indotte dall'opera stessa.

In frazione Piagno, al km 7+435, si dovrà provvedere creazione di una strada di accesso parallela al fosso con aumento della sezione dello scatolare ivi previsto.

In frazione Cosio, dal km 11÷020 al km 10+980, si dovrà provvedere al mantenimento del fosso di bonifica esistente (non segnalato nel progetto) mediante l'inserimento di un opportuno scatolare.

Comuni di Gera Lana e Piantedo: il progetto proposto è già stato raccordato con gli interventi di urbanistico delle limitrofe aree comunali e quindi non si dovrà procedere a modifiche tracciati salvo preventiva concertazione.

In relazione alle condizioni di sicurezza strutturale dei viadotti di attraversamento, dei viadotti in fascia e delle opere collegate si dovranno approfondire, in sede di progettazione esecutiva, le valutazioni sugli effetti localizzati dovuti alle azioni statiche e dinamiche delle acque di piena anche per l'effetto combinato di pile vicine o per amplificazione dei fenomeni dovuta all'interessamento dei plinti, al fine di individuare le più idonee soluzioni strutturali.

Prima dell'inizio dei lavori, si dovranno produrre:

- la verifica idraulica relativa alle diverse fasi significative di costruzione dei manufatti tenendo conto delle opere provvisorie eventualmente inserite nella regione fluviale;

- un progetto di dettaglio delle opere in alveo necessarie alla difesa idraulica delle aree circostanti l'intervento, alla protezione dei manufatti stradali, alla mitigazione degli impatti prodotti sul corso d'acqua;

- delucidazioni in merito al calcolo del massimo scalzamento prevedibile delle fondazioni delle pile, esplicitando se è stato realizzato facendo riferimento all'ingombro della pila, senza tener conto della presenza del plinto;

- calcolo del massimo scalzamento prevedibile delle fondazioni delle pile del viadotto Valtellina, previsto in quanto localizzato in fascia A;

- l'analisi delle dinamiche locali della corrente di piena per i viadotti «Adda-Bitto» e «Adda-Talamona», considerando il fatto che, essendo costituiti da due carreggiate separate e indipendenti, le coppie di pile determinano un effetto combinato;

- spiegazioni in merito alla scelta di realizzare opere di protezione delle sponde, a monte e a valle degli attraversamenti, con massi sciolti;

- la valutazione degli effetti dovuti a tiranti idrici e velocità elevate riscontrabili durante il deflusso e l'espansione della piena nel tratto tra le prog. km 1+400 e km 3+290, posto in fascia B.

Qualora dalle analisi su richiamate emergessero profondità di erosione maggiori del previsto, per l'effetto combinato dovuto alla presenza di pile vicine o per l'amplificazione dei fenomeni dovuta all'interessamento dei plinti, i pali di fondazione dovranno essere calcolati considerandoli scoperti per la quota parte corrispondente alla maggiore profondità di erosione.

Si dovrà provvedere alla realizzazione di opere di contenimento dei livelli in corrispondenza dei limiti di progetto tra le fasce B e C, tra le sezioni 212-214 e 228-232, la cui necessità emerge dalle simulazioni idrauliche effettuate.

Si dovranno prevedere degli approfondimenti, da sviluppare in sede di progetto esecutivo, di tipo qualitativo e quantitativo sull'utilizzo dei materiali inerti al fine di poter valutare più dettagliatamente sia il fabbisogno, che le effettive possibilità di riutilizzo dei volumi di scavo.

Si dovrà tenere conto, se del caso, delle prescrizioni riportate nella circolare n. 8 146/394/4422 del 9 agosto 2000 dello Stato maggiore difesa in terna di segnalazione delle opere costituenti ostacolo alla navigazione aera a bassa quota.

Si dovrà rispettare quanto specificato nel decreto ministeriale lavori pubblici 4 maggio 1990 per quanto riguarda i sottopassi di altezza libera inferiore a metri 5.

Comune di Andalo Valtellino: per quanto riguarda la problematica inerente la presenza. di un'attività di tiro a volo sul territorio comunale ed interessata dal tracciato stradale, si dovrà procedere all'acquisizione delle aree secondo le normative vigenti. Al fine di mitigare l'eventuale disagio arrecato alla collettività dalla supposta limitazione dell'attività sportiva svolta si invita l'ANAS a promuovere un accordo con Regione Lombardia, provincia di Sondrio e comune di Andalo Valtellina per una diversa localizzazione dell'impianto. Qualora tale accordo non si concluda entro sei mesi dalla data della presente deliberazione CIPE di approvazione del progetto si procederà nei termini di legge in merito al solo esproprio ed indennizzo delle aree e attività connesse.

Si dovrà sviluppare in fase di progettazione esecutiva le problematiche conseguenti alle dinamiche del trasporto solido in corrispondenza del viadotto situato a valle della confluenza del Bitto.

Si dovrà sviluppare in fase di progettazione esecutiva le arginature delle opere idrauliche interferenti con l'intervento.

In particolare in sede di progettazione esecutiva con la società Edison si dovranno verificare le possibilità progettuali per minimizzare le interferenze reciproche e limitare i costi e le problematiche temporali; quindi si dovrà regolarizzare l'interferenza con la linea a 132 KV in corrispondenza dell'imbocco della galleria Selva Piana lato Colico.

In sede di progettazione esecutiva con la società SNAM si dovranno verificare le possibilità progettuali per minimizzare le interferenze reciproche e limitare i costi e le problematiche temporali tramite un'apposita convenzione con il soggetto proponente.

In sede di progettazione esecutiva è necessaria la definizione dell'interferenza in corrispondenza della galleria di derivazione della Centrale Enel di Monastero tra km 13,400 e 15,800.

Comuni di Pianedo: attraversamento con viadotto al Km 3+600 circa. Le interferenze dovranno essere risolte nel rispetto del decreto ministeriale n. 449 del 21 marzo 1988, e successive modificazioni

Comune di Cosio Valtellino: attraversamento con cavalcaferrovia al km 11+300 circa. Le interferenze dovranno essere risolte nel rispetto del decreto ministeriale n. 449 del 21 marzo 1988, e successive modificazioni.

Nella progettazione esecutiva sarà necessario tener conto delle indicazioni contenute:

- nell'istruzione n. 44/a «Criteri generali e prescrizioni tecniche per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo di cavalcavia e passerelle pedonali sovrapassanti la sede ferroviaria» delle ferrovie dello Stato;

- nel testo aggiornato al 13 gennaio 1997 dell'Istruzione n. USC/PS-OM/2298 del 2 giugno 1995 dell'ex Area ingegneria e costruzioni delle Ferrovie dallo Stato S.p.a. «Sovraccarichi per il calcolo dei ponti ferroviari - istruzioni per la progettazione l'esecuzione e il collaudo».

Tutta la nuova illuminazione pubblica stradale, in vicinanza della linea ferroviaria, dovrà essere schermata lato ferrovia ed inoltre dovranno essere posti in opera degli adeguati accorgimenti per impedire che i fari degli automezzi possano essere di disturbo alla circolazione ferroviaria.

A norma dell'art. 15 della legge n. 210 del 17 maggio 1985, si prescrive il diniego alla sottrazione delle aree di proprietà ferroviaria che saranno interessate dagli interventi perché costituenti la sode della linea Colico-Sondrio. Qualora, però, si possa accertare la compatibilità delle opere con gli impianti ferroviari esistenti, le sopraccitate Aree strumentali all'esercizio ferroviari potranno essere interessate solo dopo aver stipulato, con gli Enti preposti, una convenzione per regolare reciproci rapporti che si verranno a determinare per la realizzazione ed il mantenimento delle opere stesse.

Il dimensionamento delle vasche di prima pioggia, in corrispondenza dello svincolo di Fuentes, dovrà tenere in debita considerazione la criticità dei canali ricettori di bonifica distinti, Fossa Spagnola e canale di Fuentes, il cui deflusso è già ampiamente condizionato dalla portata del canale Borgo Francane e dall'innalzamento dei livelli del Lago di Como, al fine di evitare ulteriori ripercussioni sulle portate di massima piena dei canali interessati.

Per problemi di sicurezza si dovrà prevedere il tombinamento completo della Fossa Spagnola per il tratto che interferisce con il Progetto. La larghezza dello stesso verrà portata a quattro metri.

Si dovrà verificare, in sede di progetto esecutivo, la necessità di incrementare la sezione di tutti i tombotti in base all'attuale effettiva sezione idraulica degli stessi.

Prescrizioni di carattere ambientale

Elementi di carattere generale.

Definire gli interventi di ripristino per i siti occupati dalle aree di cantiere previste in progetto, anche se non soggette a vincoli particolari, favorendo l'eliminazione delle situazioni di degrado attualmente esistenti..

Sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica e assumendo come riferimento:

- «Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde» del Ministero dell'ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;

ed altri manuali qualificati quali, ad esempio:

- «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» regione Lombardia, 2000;
- «Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» APAT, 2002;
- «Manuale di ingegneria naturalistica» regione Lazio, 2001.

Predisporre il Progetto di monitoraggio ambientale, secondo le Linee guida redatte dalla Commissione speciale VIA con i relativi costi.

Anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura.

Predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di gestione ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001).

Rimandando agli elaborati dello s.i.a. per la descrizione, lo sviluppo progettuale delle azioni ed interventi di mitigazione e dovrà essere operato al livello dell'esecutivo.

Si conferma pertanto che, dato che nel progetto e nello s.i.a. sono proposti sostanzialmente interventi di mitigazione a ridosso dell'infrastruttura o in aree intercluse dalle opere stesse, si dovrà, in accordo e su indicazione delle Comunità montane e dei comuni, operare uno sforzo di ricerca di aree sulle quali realizzare interventi di rinaturalizzazione in funzione di un complessivo aumento della potenzialità biologica dell'area.

Per le aree di mitigazione, che si riconfermano secondo progetto, si prescrive l'istituzione di un Osservatorio ambientale presso la Regione Lombardia per la puntuale definizione degli interventi, per le verifiche di attuazione degli interventi e per promuovere una collaborazione a riguardo con gli enti locali, gestori delle aree protette, il soggetto attuatore ed i privati interessati dalle aree.

Per la disponibilità delle aree su cui realizzare le opere di mitigazione, il soggetto attuatore dovrà operare, ove è possibile, tramite convenzionamento con i proprietari delle arre stesse invece che procedere all'esproprio.

Atmosfera.

Estendere la realizzazione di «fasce vegetative» o di altri sistemi di protezione, in tutte le zone in cui si manifesti la necessità di tutelare ricettori sensibili dalla ricaduta di sostanze inquinanti e polveri prodotte dal traffico veicolare, in maniera tale che in nessun punto del tracciato vengano superati i limiti di legge, anche in fase di cantiere.

È necessario che venga condotto, sia *ante operam* che in fase di esercizio della nuova strada, un monitoraggio degli inquinanti, concordandone il piano, la tipologia e le caratteristiche della strumentazione da utilizzare (laboratorio mobile, centraline fisse), i manuali di gestione e tutte le procedure da adottare, con i competenti Dipartimenti dell'ARPA Lombardia, cui dovranno essere trasmessi i dati rilevati per la loro validazione.

Sul piano progettuale, è necessario verificare che le zone di svincolo siano tali da consentire una velocità di percorrenza idonea a ridurre il più possibile la produzione di inquinanti derivanti dallo stazionamento di veicoli con motori accesi.

Si dovranno realizzare, laddove possibile, lungo il nuovo asse stradale e in particolare nei punti critici (vicinanza di abitati) in coordinamento anche con gli aspetti acustici e alfine di trattenere le polveri, dispositivi arborei (fascia di 15 m composta da 5 filari di essenze d'alto fusto latifoglie) ai lati della strada.

Tutela ambiente idrico.

Approfondire gli aspetti tecnici e tecnologici sul recapito e lo smaltimento finale delle acque provenienti dai piazzali, in fase di cantiere, e dalle vasche di decantazione, in fase di esercizio, verificando le condizioni e l'adeguatezza dei corpi ricettori.

Prevedere un sistema di controllo delle falde e delle sorgenti idropotabili più prossime alle gallerie, rilevando tempestivamente eventuali variazioni piezonietriche, di chimismo e di portata, sia durante le fasi di costruzione e sia in quelle di esercizio, in modo da consentire il ricorso a tempestive misure di prevenzione dei rischi. Ciò in relazione anche all'inevitabile margine di incertezza conoscitiva sull'effettivo sistema di circolazione idrica sotterranea, di ricarica delle falde e di alimentazione delle sorgenti stesse.

Valutare gli effetti indotti dalle gallerie (anche durante le operazioni di scavo) sulla circolazione idrica sotterranea, con particolare riferimento ai possibili effetti di depauperamento della risorsa idrica, soprattutto se in presenza di opere di captazione nell'area.

Si dovrà approfondire ulteriormente il sistema di raccolta delle acque di piattaforma e verificare la realizzabilità di bacini di fitodepurazione. Tali sistemi infatti sono già ampiamente utilizzati e mostrano buone rese depurative, tanto è che spesso le acque in uscita possono essere riutilizzate a scopi irrigui; essi inoltre costituiscono l'opportunità per la creazione di neoecosistemi polivalenti.

Riguardo poi al sistema di raccolta, ferma restando la necessità di curare con attenzione il dimensionamento nel progetto esecutivo e garantire la periodica manutenzione, è da osservare che:

- in condizioni normali (solo acque di pioggia) le disoleatura è prevista per azione gravimetrica di separazione «olio-acqua» a semplice sfioramento, mentre si dovrà valutare l'opportunità di introdurre filtri tenninali a coalescenza, in grado di separare eventuali emulsioni;
- per le situazioni di emergenza si dovrà valutare l'opportunità di introdurre valvole di intercettazione rapida atte a bloccare il materiale raccolto e impedirne la tracimazione in attesa dell'intervento di recupero.

Si dovrà provvedere a predisporre un piano per il monitoraggio periodico della qualità delle acque superficiali e sotterranee, da effettuarsi con le modalità, i tempi e in sezioni concordate tra il gestore della strada e la provincia.

Suolo e sottosuolo.

Contenere studi e indagini finalizzate ad individuare gli aspetti cinematici della conoide del Tartano e gli interventi necessari a ridurre i rischi connessi al trasporto solido della conoide, la cui attività è stata riscontrata anche in fase di sopralluogo. Gli studi dovranno essere condotti secondo le norme di attuazione del PAI (art. 9 e art. 38) dell'AdB del Po, in modo da definire meglio gli interventi necessari per la mitigazione dei rischi reali e potenziali legati all'attività della conoide.

Per quanto riguarda le aree non perimetrale negli atlanti del FAI e le aree non ricadenti in fascia A o B del fiume Adda, si prescrive a tale proposito una più accurata verifica delle classi di fattibilità interferenti con il tracciato, ed il recepimento delle prescrizioni indicate nelle norme geologiche d'uso del territorio contenute negli studi geologici comunali.

Per quanto riguarda le aree in dissesto perimetrale negli atlanti FAI (aggiornati dai Comuni ai sensi della NdA e del PAI) si prescrivono con particolare riferimento all'area della conoide del Tartano (la più critica tra le aree di dissesto interessate dal tracciato della nuova strada) - ulteriori studi ed indagini per l'approfondimento della compatibilità (ai sensi dell'art. 9, commi 7 e 9, e dell'art. 38, commi 1 e 3, delle Norme di attuazione del PAI), da predisporre in fase di progettazione esecutiva, ai sensi dell'allegato 2, punto 2.4, della D.G.R. n. 6645/01. In particolare, per il Torrente Tartano, dovrà essere effettuata un'accurata analisi degli effetti indotti dalla nota frana della Pruna, che insiste direttamente sull'asta del torrente con un volume di materiale di alcuni milioni di metri cubi (tuttora oggetto di interventi di cui alla legge n. 102/1990).

Si prescrive di integrare le indagini geognostiche nel tratto di fondovalle (in modo da evitare tratti di oltre 500 m scoperti da qualsiasi dato di tipo geotecnico ed idrogeologico), presso gli svincoli di Cosio e del Tartano e in corrispondenza dei viadotti di accesso alle gallerie.

Si prescrive di integrare le indagini svolte lungo l'asse delle gallerie attraverso nuovi sondaggi, orizzontali e/o verticali a carotaggio continuo ed eventualmente strumentati, che vadano ad intercettare opportunamente l'asse delle gallerie. Nell'eventualità che queste ulteriori indagini fossero motivatamente irrealizzabili, si dovrà comunque provvedere, nei modi più opportuni, ad integrare quanto più possibile il quadro conoscitiva alfine di pianificare, col minimo scarto possibile in questa fase di progetto, le operazioni di scavo in galleria.

In fase di progettazione esecutiva dovranno essere effettuate tutte le indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche previste dal decreto ministeriale 11 marzo 1988, e successiva circolare ministeriale n. 30483 del 24 settembre 1988, essenziali per verificare la validità delle ipotesi progettuali e per consentire la scelta delle migliori soluzioni da adottare in fase di esecuzione dei lavori.

Sistema agricolo.

Nello sviluppo del progetto esecutivo dovranno essere approfonditi gli aspetti di interferenza tra infrastruttura e sistema agricolo, al fine di mininimizzare l'impatto dell'intervento agli effetti della conduzione dei fondi e della creazione di reliquati non funzionali alle attività; tale obiettivo, laddove possibile, andrà perseguito attraverso la realizzazione di eventuali sottopassi di servizio che assicurino la continuità della rete interpoderale.

Nelle aree agricole interessate dal tracciato, si dovrà progettare, preliminarmente alla realizzazione dell'opera, un'attenta pianificazione di misure di compensazione aggiuntive a quelle già previste, in accordo con i proprietari e/o affittuari e con i soggetti o Enti interessati; tali misure dovranno esser mirate alla salvaguardia delle aree ad uso agricolo da possibili diverse future destinazioni d'uso, valorizzandone tutte le componenti (aree, infrastrutture, edifici ecc.), in modo tale da evitarne il depauperamento e/o l'abbandono.

Si dovrà provvedere a effettuare un'attenta ricognizione e valutazione delle aziende interferite con particolare attenzione a quanto sopra rilevato (es.: consistenza, contributi UE, ecc).

Per le aziende intercettate dal tracciato le cui aree di proprietà risultano frazionate al punto da rendere antieconomiche le attività produttive, si dovrà verificare la possibilità di acquisizione dei lotti residui, destinando l'area a riqualificazione agro-forestale.

Si dovrà prevedere una fascia di protezione arborea da collocarsi tra l'infrastruttura e le aree agricole circostanti in modo coordinato con gli interventi finalizzati alla mitigazione degli impatti sull'atmosfera, sul clima acustico e sul paesaggio.

Si dovranno individuare aree idonee alle compensazioni boschive, in ottemperanza a quanto disposto dal decreto legislativo n. 227/2001 e della D.G.R. n. 13900 del 1° agosto 2003.

Si dovrà assicurare la vitalità dì tutte le essenze arboree, arbustive ed erbacce di nuovo impianto. A questo scopo dovrà essere effettuata da parte del proponente, nei tre anni successivi alla semina, una verifica con obbligo di sostituzione nel caso di fallanza e dovrà esser stipulata una convenzione con gli Enti locali interessati o con gli agricoltori al fine di assicurare nel tempo la vita delle essenze poste a dimora.

Si dovrà ricorrere a tipologie e soluzioni che consentano:

- nei tratti in rilevato una sensibile riduzione, per quanto consentito, della profondità delle scarpate, al fine di ridurre l'occupazione di suolo agricolo, in modo coordinato con gli interventi finalizzati alba mitigazione degli impatti sul paesaggio;

- nei tratti in galleria artificiale di ottenere un franco di terreno fertile, soprastante le solette di copertura, di altezza adeguata alle necessità di nuove piantumazioni.

Si dovrà valutare inoltre:

- in corrispondenza dello svincolo Fuentes, in relazione all'attraversamento di aree prative e di campi a seminativi con presenza frammentaria e limitata (e ovunque si presentino situazioni agricole precarie), la possibilità di realizzare progetti di riqualificazione boschiva, anche di tipo produttivo, non limitati alle aree di mitigazione a ridosso dell'infrastruttura, ma individuando e mettendo a sistema anche eventuali aree residuali non più produttive dal punto di vista agricolo;

- in prossimità dell'abitato di Traona, la possibilità di predisporre, a carico del proponente ed in accordo con le parti, un progetto di riqualificazione agro forestale delle aree residuali poste tra l'Adda e la nuova strada;

- la possibilità di destinare l'area sita in prossimità dell'inizio del viadotto «Adda-Bitto» (prog. 12+000 ca) a verde a servizio del comune di Cosio Valtellino; questa zona è inserita nel P.R.G. come verde vincolato, in cui non è consentita la costruzione di alcun manufatto abitativo o produttivo, per il valore di «polmone verde» che essa ricopre per i comuni di Cosio Valtellino e Morbegno. L'altezza dell'opera in questa zona impone una riflessione sull'impatto che ne deriva sull'area dei «prati del Bitto» posti in sponda sinistra dell'omonimo torrente.

Vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi.

Si dovrà definire ed attuare il programma di monitoraggio ambientale, come previsto dallo s.i.a., coinvolgendo l'ente gestore della Riserva Lago di Mezzola-Pian di Spagna quale soggetto coordinatore degli Enti interessati e la Regione Lombardia D.G. Qualità dell'ambiente.

Si dovrà approfondire la conoscenza dei corridoi potenziali delle diverse specie faunistiche, per accertare che i sottopassi previsti siano in numero sufficiente e per meglio adattarne la tipologia costruttiva ed il posizionamento; tali sottopassi dovranno essere ben integrati nel paesaggio e sottoposti a continua manutenzione; inoltre dovranno avere un fondo in terreno vegetale, esser dotati esternamente di vegetazione invitante per la fauna, formata da specie autoctone, meglio se eduli; laddove possibile si dovrà creare una sorta di corridoio che accompagni gli animali all'ingresso del sottopasso, che dovrà avere una luce sufficiente per vedere l'uscita opposta. I sottopassi per la piccola fauna dovranno esser posti ogni 100 metri e dovranno avere caratteristiche congruenti con la più recente letteratura europea. In vicinanza di canalizzazioni e zone umide tali sottopassi dovranno essere posti ogni 20 metri.

Si dovrà verificare l'eventuale interferenza dell'opera con specie «protette» (appartenenza a «Liste Rosse» o alle norme comunitarie di difesa della biodiversità) ed attuare i necessari interventi di mitigazione, compensazione e di monitoraggio.

Si dovrà dettagliare, trasformando in progetto quel che nello s.i.a. compare come intento, gli interventi di riqualificazione delle rive dei campi e dei corsi d'acqua e la costituzione di «fasce naturali che svolgano la funzione di ponti biotiti».

Si dovrà prevedere un'illuminazione tale da non inquinare le aree circostanti e non arrecare disturbo alla fauna.

Si dovrà dotare le eventuali nuove linee elettriche di spirali bianche e rosse alternate lungo i cavi, così da evitare casi di mortalità dell'avifauna dovuta a collisione; per evitare possibili fenomeni di elettrocuzione si prescrive di dotare i tralicci elettrici di dissuasori posti tra i conduttori elettrici e/o di posatoi alternativi.

Si dovrà attuare gli interventi di recupero delle aree di cantiere e delle cave di prestito, così come indicato nel progetto, seguendo i criteri dell'ingegneria naturalistica ed utilizzando essenze autoctone.

Si dovrà migliorare la funzionalità ecologica del paleoalveo dell'Adda situato in comune di Gera Lario, a nord-est dell'area di cantiere i Fuentes, a testimonianza dell'antico corso dell'Adda, per una lettura geomorfologica del territorio.

Si dovrà posizionare barriere anti-attraversamento per piccola fauna nel tratto in rilevato in comune di Piantedo, dove si segnalano movimenti importanti di Anfibi (Bufo bufo e Rana temporaria), ciò oltre alla recinzione prevista, realizzate in polimeri di calcestruzzo e convoglianti ai tunnel sottostradali, posizionati almeno ogni. 20 metri.

Si dovrà prevedere impianti di macchie vegetali che si estendono per il massimo sviluppo possibile e che utilizzino specie autoctone di sicura provenienza (è importante che tali impianti prevedano spazio sufficiente per il movimento della fauna, e che formino una quinta più alta lungo la strada per rendere più ospitale il nuovo habitat).

Si dovrà connettere al territorio circostante, l'area interclusa tra la SS. 38 e il fiume Adda, in comune di Cosio Valtellina, dove si prevede «la creazione di lanche tipiche del bosco igrofilo».

Nella Parco della Bosca, in quanto si ritiene che la compensazione individuata non sia accettabile poiché esso costituisce un Parco locale di interesse sovracomunale esistente; tutti gli interventi in programma per quell'area, dovranno pertanto essere attuati come mitigazione, al fine di ricreare habitat riparali.

Salute pubblica e rischio incidenti rilevanti.

Non risulta posta in atto nello studio la verifica della presenza, lungo il tracciato di progetto, di aziende a rischio d'incidente rilevante ricadenti nel campo di applicazione del decreto legislativo n. 334/1999. Pertanto si dovrà condurre specifica e dettagliata verifica, anche in relazione agli adempimenti previsti dal citato decreto (v. in particolare l'art. 14) e dal decreto ministeriale lavori pubblici 9 maggio 2001.

Al fine della tutela della salute dei lavoratori e della popolazione, dovrà essere condotta un'analisi puntuale delle caratteristiche dei siti di cantiere, con l'indicazione: dei tempi e delle modalità di esecuzione dei lavori, delle emissioni previste in termini di rumore, vibrazioni, polveri e gas di scarico, delle conseguenti misure di mitigazione e protezione attive e passive, delle possibili sovrapposizioni degli effetti di altri cantieri eventualmente operativi in contemporanea.

Rumore e vibrazioni.

In mancanza di riferimenti specifici, le mitigazioni dovranno perseguire l'obiettivo del rispetto dei limiti di classificazione acustica, purché la classificazione medesima sia conforme ai criteri definiti dalla regione Lombardia con la legge regionale n. 13/2001 e dettagliati nella D.G.R. VIIl/9776 del 5 marzo 2002.

Dovrà essere predisposto, prima dell'entrata in esercizio dell'infrastruttura in progetto, un dettagliato programma di monitoraggio acustico *post operam*, con indicazione delle localizzazioni e modalità dei rilievi fonometrici da realizzare per quantificare i livelli di immissione di rumore in corrispondenza dei recettori (con specifica attenzione a quelli residenziali e particolarmente sensibili) al fine di valutare l'efficacia delle opere di mitigazione previste per conseguire gli obiettivi di cui sopra, nonché di consentire il dimensionamento, laddove necessario, di ulteriori interventi mitigativi; nel programma dovrà essere specificata la durata prevista del monitoraggio, valutata in funzione della numerosità e complessità dei rilievi fonometrici da eseguire.

Il programma di monitoraggio dovrà essere presentato ai comuni ed alle strutture dell'ARPA territorialmente competenti, per le valutazioni di adeguatezza.

Entro tre mesi dal termine del monitoraggio dovrà essere predisposta ed inviata ai comuni ed all'ARPA una relazione sugli esiti del monitoraggio, riportante anche le indicazioni sugli eventuali ulteriori interventi mitigativi ritenuti necessari; agli stessi soggetti dovrà essere inviato il progetto di tali interventi.

Il gestore dell'infrastruttura dovrà curare la manutenzione delle opere di mitigazione acustica, con la sostituzione delle parti usurate o danneggiate con altre di prestazioni acustiche non inferiori, in modo da assicurare il perdurare nel tempo dell'efficacia dell'azione mitigante.

Paesaggio.

Area dello svincolo di Fuentes: si dovrà predisporre un elaborato tecnico di inserimento ambientale con descrizione dettagliata degli interventi di mitigazione previsti, in modo tale da definire esattamente la proposta, che dovrebbe assumere significati non solo funzionali anche alla luce della elaborata valutazione d'incidenza sul limitrofo pSIC; al riguardo si sottolinea che il luogo per vocazione potrebbe convenientemente essere assunto come «porta» di accesso alle specifiche realtà delle valli (Valchiavenna e Valtellina).

Area di affiancamento al fiume Adda: si dovrà elaborare un adeguato numero di sezioni trasversali su tutto il tratto in affiancamento con l'Adda utili ad illustrare adeguatamente l'inserimento paesaggistico delle aree intercluse.

In fase di progettazione esecutiva, dovranno essere curati l'inserimento ambientale e la qualità progettuale delle opere d'arte da realizzarsi all'aperto (svincoli, ponti, viadotti e rilevati); in particolare per i ponti di attraversamento del fiume Adda (Cosio, Adda-Bitto, Adda Talamona); laddove tecnicamente possibile, si dovrà evitare di realizzare le pile in alveo e occorrerà elaborare ulteriori fotosimulazioni che permettono di valutare l'inserimento paesaggistico delle opere stesse.

Le misure di mitigazione paesaggistica e gli interventi di ripristino, compensazione e restauro dovranno essere realizzati secondo una tempistica correlata con la costruzione delle opere stradali in modo che siano operative alla data di entrato in esercizio della nuova infrastruttura.

Il tratto terminale delle gallerie dovrà essere sezionato seguendo il profilo del versante e dovranno essere utilizzate tecniche di stabilizzazione e consolidamento dell'ingegneria naturalistica.

Laddove siano previsti interventi di arginatura dei corsi d'acqua, si dovranno applicare tecniche di ingegneria naturalistica.

(Le suddette prescrizioni in fase esecutiva, prima della realizzazione delle opere, dovranno essere sottoposte alle valutazione e autorizzazione della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per le province di Milano, Bergamo, Como, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco e Lodi).

Approfondire lo studio architettonico dei manufatti in modo da ottenere un miglior inserimento nel paesaggio, utilizzando altresì materiali di rivestimento della tradizione locale.

Al fine di un migliore inserimento paesaggistico, è necessario che si abbia omogeneità nella definizione della tipologia e delle lunghezze delle campate dei ponti e dei viadotti, evitando che il tracciato stradale possa essere caratterizzato da un «abaco» di tipi disomogenei ed evitando (per quanto riguarda il viadotto Fuentes) la realizzazione di «campate sfalzate».

Si dovranno modellare — nei tratti in rilevato — le scarpate, ricorrendo ove possibile a pendenze limitate (escludendo in linea di massima la pendenza 2/3 proposta, poiché troppo accentuata) che consentano un migliore e meno acclive raccordo con il piano campagna; ciò dovrà essere posto in atto in modo coordinato con gli interventi finalizzati alla mitigazione degli impatti sul comparto agricolo e sull'acustica si dovrà prevedere l'utilizzo di materiale vegetale che, oltre a consentire una mitigazione del tracciato stradale, permette un miglior consolidamento dei pendii.

Relativamente ai tratti stradali più prossimi ai centri abitati, alle strutture rurali ed alle presenze residenziali isolate sì dovrà, ove le condizioni lo consentano, ricorrere all'utilizzo di macchie arboree-arbustive che costituiscano «barriere verdi» anche a fini di assorbimento del rumore.

Per quanto riguarda la realizzazione dei corridoi verdi previsti sui terreni agricoli, dovrà essere confermata la trama storica principale, mediante l'inserimento di strutture lineari realizzate con piantumazione a filare, evitando un'eccessiva parcellizzazione del tessuto agrario.

I percorsi ciclopedonali (interferiti e di nuova previsione) dovranno essere pensati all'interno di un circuito omogeneo e continuo sul territorio, e non come episodi isolati.

Dovranno essere realizzate, nei casi ove risulta materialmente impossibile intervenire con pluralità di strumenti meno impattanti, barriere fonoassorbenti meglio integrate con il corredo di sicurezza della strada e con sviluppo complessivo più contenuto, ferma restando la necessità di difendere adeguatamente i recettori sensibili.

Nella definizione dei materiali, per quanto riguarda le barriere antirumore, si dovrà cercare una migliore armonia con il contesto di riferimento; tale ridefinizione appare tanto più urgente se si assume a pieno titolo l'esigenza di minimizzare la complessiva emergenza del manufatto.

Prescrizioni da sviluppare in fase di cantierizzazione.

Per «il cantiere logistico e cantiere operativo n. 2 di Delebio» essendo inserito in un contesto paesaggistico di pregio si dovrà traslare specularmene nell'ambito delle urbanizzazioni produttive di Andalo/Delebio e schermato su tutti i lati con una quinta vegetale.

Il cantiere operativo n. 4 (area Bitto) dovrà essere collocato nell'ambito di fronte, che risulta già compromesso dalle urbanizzazioni e infrastrutturazioni più recenti.

Per l'area del cantiere n. 6 Tartano, oltre al recupero dell'area stessa, si dovrà prevedere l'attuazione dell'opere necessarie alla realizzazione del «Parco dell'Adda in comune di Talamona».

La realizzazione delle piste di cantiere dovrà essere limitata il più possibile cercando di sfruttare al massimo tracciati locali esistenti, e in ogni caso, ad opere ultimate, si dovrà provvedere al ripristino dello stato dei luoghi mediante ricostruzione del profilo originario del sito e ripristino della vegetazione preesistente».

(Le suddette prescrizioni in fase esecutiva, prima della realizzazione delle opere, dovranno essere sottoposte alle valutazione e autorizzazione della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per le province di Milano, Bergamo, Como, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco e Lodi).

Tenuto conto del rischio archeologico presente nell'area gli scavi e i movimenti di terra relativi al tratto in corrispondenza dello svincolo di Fuentes, dovranno essere eseguiti sotto sorveglianza di operatori archeologici appartenenti a ditte specializzate che agiranno sotto la direzione della Soprintendenza archeologica.

Si prescrive che, compatibilmente con le condizioni geomorfologiche del terreno, siano effettuate preliminarmente prospezioni geofisiche, onde procedere successivamente ad indagini archeologiche mirate.

Si dovrà predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione, che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di:

- percorsi impegnati;

- tipo di mezzi;

- volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;

- percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;

- percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;

- messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili.

Si dovrà prevedere per la fase di scavo delle gallerie:

- la verifica puntuale della stabilità delle zone di imbocco con particolare riguardo agli effetti provocati da eventuali depressioni do escursioni di livello delle falde in esse contenute;

- la caratterizzazione degli acquiferi interferiti dall'opera con indagini geognostiche, anche di tipo geofisico;

- la predisposizione, allo sbocco delle gallerie, di una stazione di misura delle acque eventualmente drenate;

- la redazione di un protocollo procedurale relativo alla gestione delle emergenze dovute alla captazione delle acque;

- un sistema di raccolta delle acque inquinate da oli, carburanti ed altri inquinanti in maniera tale che essi non contaminino le eventuale venute di acqua di falda;

- la definizione delle misure di compensazione ambientale degli abbassamenti della falda;

- l'adozione di tutti gli accorgimenti idonei ad evitare che, in fase di scavo e nelle fasi successive, si verifichino abbassamenti permanenti della falda, con conseguenti impatti sull'ambiente esterno.

Dovrà essere comunicato all'Agenzia Interregionale per il fiume Po di Cremona la data d'inizio lavori per l'esercizio delle competenti attività di sorveglianza. li soggetto attuatore dovrà altresì ottemperare a quanto verrà disposto, nel corso dei lavori, dall'AIPO per una corretta funzionalità dell'opera nei riflessi del buon regime del corso d'acqua per la tutela delle opere idrauliche e della pubblica incolumità. Resta altresì inteso che, per quanto non espressamente prescritto, sono fatte salve e riservate le norme di cui al testo unico 25 luglio 1904, n. 523, con particolare riferimento alle distanze minime consentite delle pile dei viadotti dal piede dei rilevati arginali comunque classificati.

Per il reperimento in cava del materiale inerte eventualmente aggiuntivo rispetto a quello proveniente da scavi o smarino, qualora non vi sia disponibilità in siti estrattivi già esistenti si dovrà applicare l'art. 38 della ls. 8 agosto 1998, n. 14 secondo i criteri di cui alla D.G.R. n. V1J33965 del 29 dicembre 1997. Sono fatte salve le disposizioni di cui all'art. 35, commi 2 e 3, della stessa legge regionale n. 14/1998 qualora si intenda riutilizzare eventuali materiali litoidi di risulta al di fuori del cantiere di produzione.

L'eventuale estrazione di materiali nelle aree di pertinenza fluviale delimitate come da Norme di attuazione del Piano stralcio per l'Assetto idrogeologico dovrà essere subordinata alla predisposizione di uno specifico programma che garantisca che gli interventi estrattivi rispondano alle prescrizioni e ai criteri di compatibilità fissati da detto Piano.

Al termine dei lavori tutte le strade provinciali e comunali utilizzate per accesso ai cantieri e il transito di mezzi d'opera dovranno essere restituite agli enti proprietari nella loro piena integrità fisica e funzionale, agli effetti dell'eventuale usura della carreggiata e delle relative pertinenze. In particolare, in comune di Rogolo, si dovrà provvedere al ripristino dei collegamenti con l'attuale SS. n. 38.

In frazione di Cosio Valtellino: il progetto garantisce la fruibilità dei collegamenti esistenti, dei quali si prescrive l'adeguato ripristino a seguito dell'utilizzo nel corso dei lavori.

Qualora emergesse la necessità di estrarre materiale litoidi nelle aree di pertinenza fluviale delimitate dalle fasce PAI, dovrà essere predisposto uno specifico Piano che garantisca che gli interventi estrattivi rispondano alle prescrizioni ed ai criteri di compatibilità fissati dalle NTA del PAI.

Si dovrà elaborare in sede di progetto esecutivo un piano dettagliato della cantierizzazione che definisca l'approntamento, la gestione (rumore, polveri, governo delle acque, stoccaggio dei materiali e dei rifiuti, collocazione di eventuali distributori di carburante per i mezzi d'opera, impatti sugli ecosistemi all'intorno) e la sistemazione Finale delle aree da utilizzare, la viabilità di accesso e il cronoprogramma dei lavori.

Durante le fasi di costruzione dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti e le cautele necessarie a garantire la massima protezione della falda; l'eventuale localizzazione in zone di rispetto di pozzi per uso potabile è subordinata ad una verifica della compatibilità dell'intervento con lo stato di vulnerabilità delle risorse idriche sotterranee; è da escludere la collocazione di cantieri e depositi nelle zone di tutela assoluta (v. art. 21 del decreto legislativo n. 152/1999); si dovrà porre, in ogni caso, la massima attenzione nello smaltimento delle acque provenienti da lavorazioni, lavaggio di materiali inerti prodotti negli impianti di frantumazione e selezione, lavaggio di automezzi.

Al fine di garantire la tutela del suolo e sottosuolo, al termine dei lavori dovrà essere verificata l'assenza di contaminazioni nei terreni occupati dai cantieri e, se necessario,si dovrà procedere a tempestiva bonifica, prima dell'accurata sistemazione finale.

Nel posizionamento delle pile dei viadotti si dovrà contenere al minimo il danneggiamento del terreno agricolo circostante; il posizionamento dei piloni dei ponti dovrà essere effettuato al di fuori del periodo di maggiore criticità per l'ittiofatma presente (novembre-aprile), in quanto tali interventi, come gli scavi in alveo, creano torbidità minacciandone la capacità di riproduzione, il periodo ideale in cui intervenire sui corsi d'acqua è tra dicembre e febbraio.

La movimentazione dei mezzi dovrà garantire il minor danno possibile alla vegetazione presente. In particolare, lungo le rive del fiume Adda, così come lungo i corsi d'acqua minori interferiti dal progetto, si dovrà evitare di danneggiare gli argini e causare torbidità alle acque. Laddove siano previste arginature dei corsi d'acqua, si dovranno applicare tecniche di ingegneria naturalistica.

In corrispondenza del cantiere di attacco delle gallerie Selva Piana e Paniga, si dovrà evitare il deposito di materiali ed la sosta di automezzi per tempi prolungati, al fine di non danneggiare ulteriormente le aree boscate.

L'illuminazione dei cantieri dovrà essere limitata allo stretto necessario e comunque sempre rivolta verso terra per non arrecare disturbo alla fauna notturna, particolarmente per cantieri di attacco alle gallerie e per il cantiere 1 (Fuentes).

Il tracciamento delle piste di cantiere dovrà seguire il percorso meno dannoso per gli habitat esistenti.

La sistemazione di scarpate e versanti, in particolare agli imbocchi delle gallerie, dovrà privilegiare le tecniche di stabilizzazione e consolidamento dell'ingegneria naturalistica, compatibilmente con la necessità di realizzare strutture in grado di sopportare le sollecitazioni previste.

Le opere inerenti le fasi di cantiere e quindi le aree necessarie allo stesso, dovranno essere ripristinate, prima della fine dei lavori, mediante rimboschimento, ripiantumazione ed inerbimento, ponendo particolare attenzione alla salvaguardia delle preesistenze naturalistiche del luogo e garantendo la sopravvivenza del cotico erboso da utilizzare nei ripristini. Il progetto dovrà quindi indicare gli elementi vegetali da salvaguardare in modo specifico, i mezzi da adottare allo scopo e le precauzioni generali da assumere per minimizzare gli effetti nocivi. Per ogni intervento di ripristino, dovranno essere utilizzate specie vegetali esclusivamente autoctone, di sicura provenienza. È opportuno che il controllo e la manutenzione del verde inserito nella realizzazione del progetto continuino per almeno dieci anni al fine di assicurare la buona riuscita delle opere di mitigazione. Laddove la definizione del tracciato comporti l'inevitabile abbattimento di vegetazione naturale preesistente, dovranno essere necessariamente previste misure compensative del danno deteiuuinato, mediante opere di riforestazione o di ricostruzione di cenosi vegetali tipiche, su superfici almeno equivalenti a quelle oggetto d'alterazione.

Dovranno essere previste ed immediatamente realizzate le opere di schermatura quali quinte verdi, piccoli rilevati in terra ecc., atte a minimizzare l'impatto visivo a scala paesistica del cantiere d'attacco alle gallerie e per la realizzazione del viadotto Cermoledo.

Riguardo ai processi di lavoro termici e chimici, per le opere di pavimentazione e impermeabilizzazione, si prevedrà la riduzione della temperatura di lavoro mediante la scelta di opportuni leganti, nonché l'impiego di caldaie chiuse con regolazione della temperatura.

Il materiale sciolto depositato in cumuli dovrà essere protetto da barriere, e opportunamente umidificato in caso di vento superiore ai 5 m/sec; in una zona non protetta, vicino agli uffici della direzione dei lavori di cantiere, dovrà essere installato un adeguato sistema anemometrico; per il trattamento del materiale si adotteranno cautele quali l'agglomerazione della polvere mediante umidificazione e la movimentazione con scarse altezze di getto, basse velocità di uscita e contenitori di raccolta chiusi; eventuali tramogge o nastri trasportatori di materiale sfuso o secco di ridotte dimensioni granulometriche, dovranno essere opportunamente dotati di carter.

L'impianto di betonaggio dovrà essere provvisto di schermature e sistemi atti a contenere le emissioni diffuse di polveri, prevedendo l'esecuzione delle diverse fasi della produzione, del carico e dello scarico in circuito chiuso, captando e convogliando gli effluenti ad un sistema di abbattimento delle polveri con filtro a tessuto; analogamente si opererà per i silos di stoccaggio.

Si dovranno utilizzare mezzi di trasporto con capacità differenziata, in modo da ottimizzare i carichi sfruttando al massimo la capacità stessa; in uscita dai cantieri dovrà essere collocata una postazione di lavaggio delle ruote e della carrozzeria dei mezzi, per evitare dispersioni di materiale polveroso lungo i percorsi stradali; si limiterà opportunamente la velocità sulla piste di cantiere, indicativamente a 30 km/h.

Si dovranno impiegare gruppi elettrogeni, macchine e apparecchi di lavoro con caratteristiche tali da ottenere le massime prestazioni energetiche e minimizzare le emissioni in atmosfera, compresa l'alimentazione dei motori diesel con carburanti a basso tenore di zolfo.

Si dovranno adottare sistemi in circuito chiuso per il carico del carburante dall'autocisterna al serbatoio di stoccaggio; per il rifornimento dei veicoli si utilizzeranno sistemi di erogazione dotati di tenuta sui serbatoi e contemporanea aspirazione e abbattimento dei vapori mediante carboni attivi.

Nella documentazione di appalto dovranno essere inseriti impegni a:

- limitare l'attraversamento da parte dei mezzi pesanti di aree secche e polverose, mantenere queste ultime a regime umido, coprire i materiali trasportati, lavare le ruote degli autocarri;

- contenere le immissioni di rumore e vibrazioni, anche con la realizzazione di specifiche barriere antirumore lungo il perimetro dei cantieri;

- attivare tutte le procedure atte alla salvaguardia delle acque di falda nei confronti di accidentali sversamenti di sostanze inquinanti sul suolo e/o nel sottosuolo e disciplinare l'emungimento e lo scarico delle acque provenienti dalla falda subsuperficiale, qualora ne sia previsto l'aggottamento.

Si dovrà dettagliare la previsione del carico generato sulla viabilità locale, e quindi gli interventi di minimizzazione degli impatti, soprattutto mediante una opportuna scelta e verifica, in accordo con i Comuni, degli itinerari dei mezzi d'opera.

Si dovrà fornire un esame più approfondito delle problematiche connesse al posizionamento dell'area di cantiere prossima alla riserva naturale del Lago di Mezzola e Pian di Spagna.

PARTE 2ª
RACCOMANDAZIONI

Si esprimono, inoltre, le seguenti raccomandazioni.

Nella zona in località Prati del Bitto in comune di Casio Valtellino tra i km 12+040 e km 12+339 si dovrà valutare la possibilità di previsione di una riduzione del tratto in rilevato a favore della soluzione in viadotto.

Per quanto riguarda le numerose opere d'arte necessarie, si invita a limitare le trasformazioni dell'alveo e la presenza di piloni per ponti, che questi ultimi vengano attentamente progettati per minimizzare il rapporto con il paesaggio. Anche la piantumazione di nuove essenze arboree come opera di mitigazione dovrà essere valutata in modo tale da non accentuare barriere visuali o alterare coni prospettici; a questo proposito, si consiglia l'uso di essenze autoctone.

Assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura possegga o, in mancanza, acquisisca, per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile, la Certificazione ambientale n. 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS).

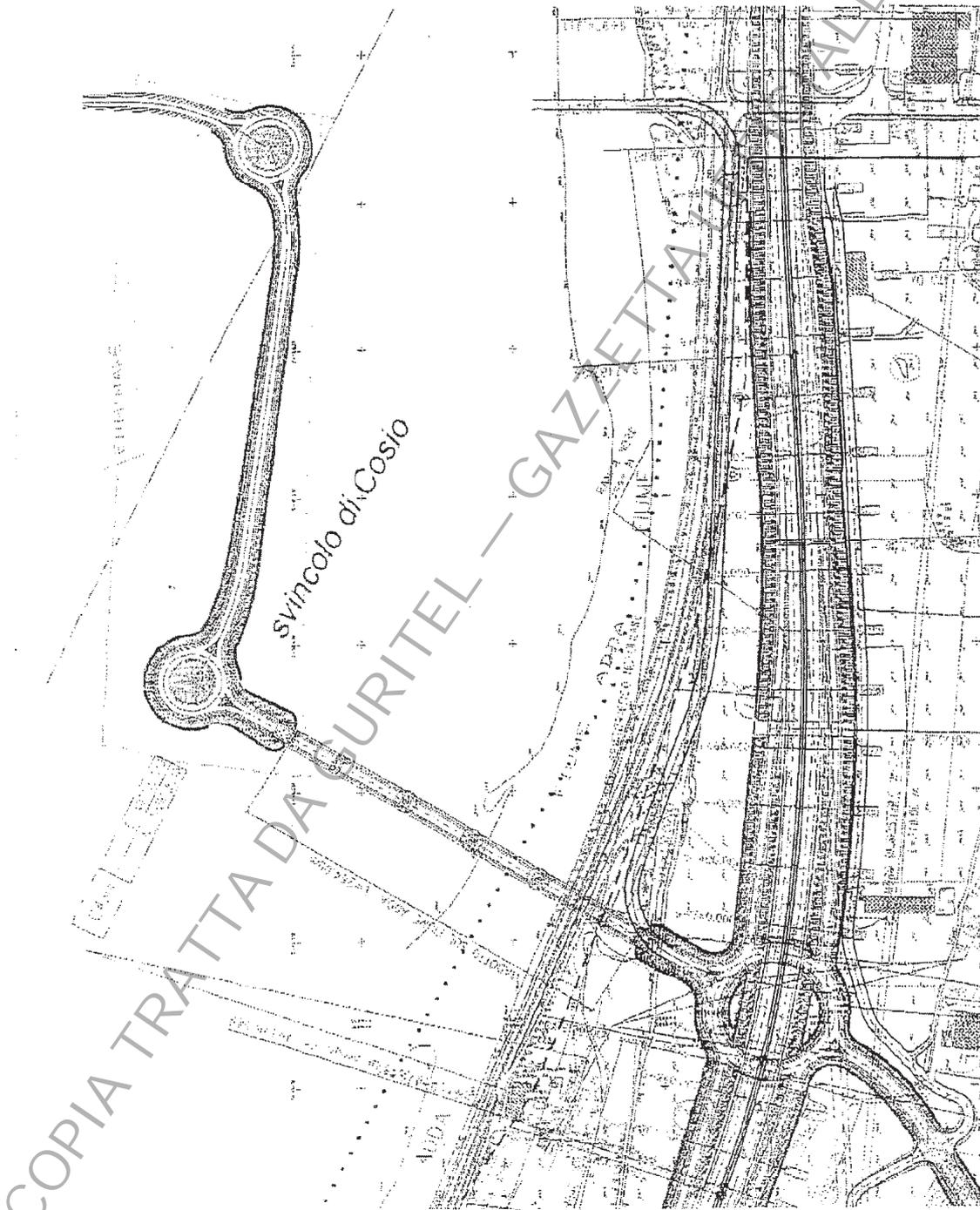
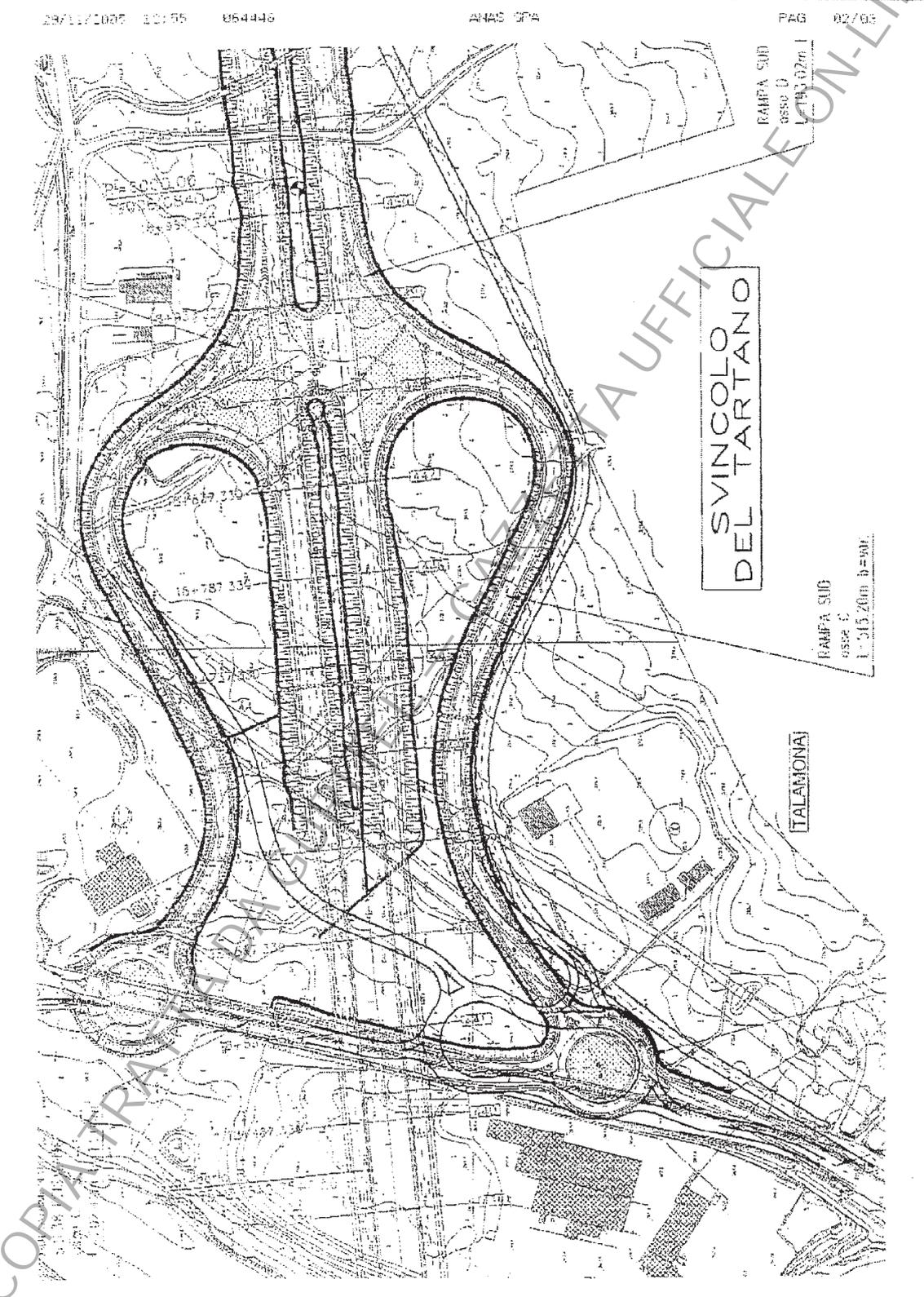
Verificare la possibilità che le interferenze con l'area destinata a servizi, prevista dal P.R.G. del comune di Rogolo, trovino una soluzione condivisa con l'amministrazione locale.

Armonizzare gli interventi, in fase di costruzione ed in quella di esercizio, con le indicazioni del Piano del «Parco dell'Adda e della pineta del Tartano», previsto dal P.R.G. del comune di Talamona ed attualmente in corso di approvazione.

Ridurre le interferenze tra le attività e le opere, sia in fase di costruzione che di esercizio, con i «corridoi ecologici» di collegamento tra i siti pSIC esistenti nei pressi dell'area interessata dal tracciato, studiando caso per caso le misure migliorative.

In analogia con quanto disposto dal decreto del Presidente della Repubblica n. 459/1998 per l'inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario, nei casi in cui, per ragioni tecniche o economiche, per assicurare il rispetto dei limiti di immissione di rumore non sia possibile o conveniente mitigare alla sorgente o lungo il percorso di propagazione, possa essere ritenuto accettabile, in alternativa, la mitigazione con opere di fonoisolamento recettore, valutata la sensibilità dello stesso e a condizione di assicurare all'interno dell'ambiente abitativo livelli di rumore compatibili con alla sua fruizione, nonché un adeguato cambio d'aria e raffrescamento.

In base ad un'analisi costi/benefici, si potrà valutare laddove appaia opportuno, se mitigare ulteriormente per conseguire l'obiettivo qualitativamente più significativo di contenimento dell'incremento del livello equivalente di immissione post operam, rispetto all'*ante operam*, al fine di non peggiorare eccessivamente il clima acustico in corrispondenza dei recettori.

ALLEGATO A

ALLEGATO B

ALLEGATO 2

CODICE	REV.	TITOLO ELABORATO	SCALA	CONT.
		INDAGINE SOTTOSERVIZI		
1 S O 0 301	D	INDAGINE SOTTOSERVIZI SCHEDE INTERFERENZE	--	F
1 S O 0 302	D	INDAGINE SOTTOSERVIZI PLANIMETRIA INTERFERENZE - TAV. 1	1:5000	F
1 S O 0 303	D	INDAGINE SOTTOSERVIZI PLANIMETRIA INTERFERENZE - TAV. 2	1:5000	F
1 S O 0 304	D	INDAGINE SOTTOSERVIZI PLANIMETRIA INTERFERENZE - TAV. 3	1:5000	F
1 S O 0 305	D	INDAGINE SOTTOSERVIZI PLANIMETRIA INTERFERENZE - TAV. 4	1:5000	F
1 S O 0 306	D	INDAGINE SOTTOSERVIZI PLANIMETRIA INTERFERENZE - TAV. 5 - GASDOTTO	1:5000	F
		PIANO DEGLI ESPROPRI		
1 E S 0 301	D	PIANO DEGLI ESPROPRI RELAZIONE TECNICA	--	F
		provincia di Lecco		
1 E S 0 302	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI COLICO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 303	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI COLICO ELENCO DITTE	--	F
		provincia di Como		
1 E S 0 304	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI GERA LARIO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 305	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI GERA LARIO ELENCO DITTE	--	F
		provincia di Sondrio		
1 E S 0 306	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI PIANTEDO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 307	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI PIANTEDO ELENCO DITTE	--	F

CODICE	REV.	TITOLO ELABORATO	SCALA	CONT.
1 E S 0 308	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI DELEBIO PIANO PARTICELLARE TAV.1	1:1000	F
1 E S 0 309	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI DELEBIO PIANO PARTICELLARE TAV.2	1:1000	F
1 E S 0 310	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI DELEBIO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 311	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI ANDALO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 312	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI ANDALO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 313	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI ROGOLO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 314	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI ROGOLO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 315	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI MANTELLO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 316	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI MANTELLO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 317	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI COSIO VALTELLINO PIANO PARTICELLARE TAV.1	1:1000	F
1 E S 0 318	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI COSIO VALTELLINO PIANO PARTICELLARE TAV.2	1:1000	F
1 E S 0 319	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI COSIO VALTELLINO PIANO PARTICELLARE TAV.3	1:1000	F
1 E S 0 320	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI COSIO VALTELLINO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 321	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI CERCINO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 322	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI CERCINO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 323	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI TRAONA PIANO PARTICELLARE	1:1000	F

CODICE	REV.	TITOLO ELABORATO	SCALA	CONT.
1 E S 0 324	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI TRAONA ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 325	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI MORBEGNO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 326	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI MORBEGNO ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 327	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI TALAMONA PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 328	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI TALAMONA ELENCO DITTE	- -	F
1 E S 0 329	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI DAZIO PIANO PARTICELLARE	1:1000	F
1 E S 0 330	D	PIANO DEGLI ESPROPRI COMUNE DI DAZIO ELENCO DITTE	- -	F

ALLEGATO 3

DELIBERA n. 151/2005

CLAUSOLA ANTIMAFIA

Contenuti della clausola antimafia, da inserire nel bando di gara, indicati dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere di cui ai decreti interministeriali 14 marzo 2003 e 8 giugno 2004

L'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, prevede l'acquisizione di informazioni antimafia, oltre che nei confronti del soggetto appaltatore, anche nei confronti dei subcontraenti quando l'importo del subappalto superi i limiti di valore precisati al comma 1 dello stesso art. 10, mentre l'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, come successivamente modificato e integrato, pone a carico dell'appaltatore l'obbligo di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti.

La necessità di analoga estensione delle verifiche preventive antimafia, ad esse applicando le più rigorose informazioni del Prefetto, deriva dalla constatazione della particolare pericolosità, sotto il profilo del rischio di infiltrazione criminale, dei sub-appalti e dei cottimi, nonché di talune tipologie esecutive attinenti a una serie di prestazioni (trasporto e movimento terra, noli a caldo e a freddo, ecc.) comunque ricorrenti nella fase realizzativa a prescindere dalla finalizzazione dell'intervento (di tipo viario, ferroviario, acquedottistico, ecc.).

Pertanto nel bando di gara per l'appalto dei lavori di cui al progetto definitivo approvato con la presente delibera dovrà essere inserita apposita clausola che - oltre all'obbligo di conferimento dei dati relativi a tutti i sub-contratti di cui al citato art. 18 della legge n. 55/1990 preveda che:

1) tutti gli affidamenti a valle dell'aggiudicazione principale siano subordinati all'espletamento delle informazioni antimafia e sottoposti a clausola risolutiva espressa, in maniera da procedere alla revoca dell'autorizzazione del sub-contratto e alla automatica risoluzione del vincolo, con conseguente estromissione dell'impresa, in caso di informazioni positive. A fini di accelerazione potrà prevedersi che per i sub-contratti oggetto dell'estensione — vale a dire di importo inferiore a quello indicato nel richiamato art. 10, comma 1, lettera *c)* del decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998 — l'autorizzazione di cui all'art. 18 della legge, n. 55/1990 possa essere rilasciata previa esibizione del certificato camerale con l'apposita dicitura antimafia, ferma restando la successiva acquisizione delle informazioni prefettizie con gli eventuali effetti rescissori sopra indicati. Tenuto conto dell'ulteriore estensione ditali verifiche anche a tipologie di prestazioni non inquadrabili nel sub-appalto, ai sensi del menzionato art. 18 della legge n. 55/1990, si potrà inoltre prevedere una fascia di esenzione dall'espletamento delle verifiche antimafia per gli acquisti di materiale di pronto reperimento fino all'importo di 50 mila euro (fermo restando l'obbligo di conferimento dei dati del fornitore);

2) nel caso di attivazione della clausola risolutiva espressa, l'appaltatore principale applichi, quale ulteriore deterrente, una penale, a titolo di liquidazione fortettaria dei danni, pari al 10% del valore del sub-contratto, salvo il maggior danno;

3) il soggetto aggiudicatore valuti le cd. in formazioni supplementari atipiche — di cui all'art. 1-*septies* del decreto legge 6 settembre 1982, n. 629, convertito nella legge 12 ottobre 1982, n. 726, e successive integrazioni — ai fini del gradimento dell'impresa sub-affidataria, per gli effetti di cui all'art. 11, comma 3, del richiamato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998;

3) vengano previste apposite misure di monitoraggio relative alla fase di cantierizzazione dell'opera dirette a:

a) controllare gli assetti societari delle imprese sub-affidatarie, fino a completamento dell'esecuzione dell'opera stessa, fermo restando che, in caso di variazioni, dovranno essere aggiornati i dati già forniti in attuazione dell'obbligo di comunicazione di cui si è detto;

b) assicurare, anche attraverso apposite sanzioni che possono arrivare fino alla revoca degli affidamenti, che i tentativi di pressione criminale sull'impresa affidataria e su quelle sub-affidatarie, nella fase di cantierizzazione (illecite richieste di denaro, «offerta di protezione», ecc.), vengano immediatamente comunicati alla Prefettura, fermo restando l'obbligo di denuncia alla Autorità giudiziaria.

06A07423

DELIBERAZIONE 2 dicembre 2005.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 47,8 al km 53,8 e dal km 222 al km 225,8. (Deliberazione n. 155/05).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61, e che prevede la possibilità di una diversa allocazione delle relative risorse;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

il comma 128, che rifinanzia il FAS;

il comma 130, che, a parziale modifica del citato art. 60 della legge n. 289/2002, dispone che la diversa allocazione delle risorse per le aree sottoutilizzate possa essere effettuata anche al fine di accelerare la spesa e dare impulso e sostegno all'andamento del ciclo economico del Mezzogiorno, tramite lo spostamento di risorse da interventi con capacità di spesa diluita nel tempo a interventi in grado di produrre un'anticipazione della stessa, e che, a tale scopo, stabilisce di dare priorità nel 2004 agli interventi nei settori relativi a sicurezza, trasporti, ricerca, acqua e rischio idrogeologico;

i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

il comma 176, che ha rifinanziato l'art. 13 della legge n. 166/2002;

Visto il decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, recante «Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 maggio 2005, n. 80, e visti in particolare:

l'art. 5, comma 1, che dispone che - per le finalità di accelerazione della spesa in conto capitale di cui al comma i dell'art. 60 della legge n. 289/2002, come modificato dall'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003 - questo Comitato finanzi prioritariamente gli interventi inclusi nel programma per le infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001, selezionati secondo i principi adottati nella propria delibera 29 settembre 2004, n. 21;

l'art. 8, comma 6, che prevede che la copertura degli interventi di cui all'art. 5, comma 1, avvenga tramite un trasferimento - da incentivi a investimenti pubblici materiali e immateriali - di un importo non inferiore a 750 milioni di euro;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Viste le proprie delibere 23 aprile 1997, n. 74 (*Gazzetta Ufficiale* n. 203/1997), 29 agosto 1997, n. 175 (*Gazzetta Ufficiale* n. 250/1997), come modificata dalla delibera 9 luglio 1998, n. 69 (*Gazzetta Ufficiale* n. 251/1998), 9 luglio 1998, n. 70 (*Gazzetta Ufficiale* n. 195/1998, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 209/1998), 22 gennaio 1999, n. 4 (*Gazzetta Ufficiale* n. 47/1 999), 4 agosto 2000, n. 84 (*Gazzetta Ufficiale* n. 268/2000),

con le quali sono stati, tra l'altro, disposti finanziamenti per interventi di riqualificazione dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria per un importo complessivo di 2.904,600 miliardi di lire (1.500,1 Meuro) a valere sulle risorse recate, rispettivamente, dal decreto legge 23 giugno 1995, n. 244, convertito dalla legge 8 agosto 1995, n. 341, dal decreto legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito dalla legge 23 maggio 1997, n. 135, dalla legge 30 giugno 1998, n. 208, dalla legge 23 dicembre 1998, n. 449, dalla legge 23 dicembre 1999, n. 488;

Vista la propria delibera 21 aprile 1999, n. 49 (*Gazzetta Ufficiale* n. 162/1999; errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 182/1999), con la quale gli interventi sino allora finanziati con le delibere sopra citate sono stati unificati, al fine di assicurare maggiore flessibilità operativa, in un unico intervento denominato «Interventi di adeguamento autostrada Salerno - Reggio Calabria»;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche (PIS), che include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa», tra i» Sistemi stradali ed autostradali», i tre assi di collegamento Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Messina e Messina-Siracusa-Gela per i quali, unitariamente, indica un costo complessivo di 13.449,054 Meuro;

Vista la delibera 31 ottobre 2002, n. 96 (*Gazzetta Ufficiale* n. 30/2003), con la quale questo Comitato ha destinato, a valere sui fondi recati dall'art. 13 della legge n. 166/2002, l'importo di 700 Meuro, in termini di volume di investimento, alla prosecuzione dei lavori di ammodernamento e riqualificazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria in modo da ripianare le risorse riservate dall'ANAS al 1° macro - lotto (ora riclassificato quale 1° megalotto) e consentire all'ANAS medesima di utilizzare dette risorse con immediatezza per l'appalto di ulteriori lavori sulla stessa autostrada senza attendere i tempi lunghi delle relative assegnazioni;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige in *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del Cup, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 14 (*Gazzetta Ufficiale* n. 304/2004), con la quale questo Comitato ha assegnato all'ANAS un contributo massimo annuo di 109,246 Meuro per quindici anni a valere sulle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, per la realizzazione dei lavori di ammodernamento del 20 megalotto dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 19 (*Gazzetta Ufficiale* n. 254/2004), con la quale questo Comitato ha ripartito le risorse per le aree sottoutilizzate recate dalla legge n. 350/2003 (come modificata dal decreto legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191), riservando, al punto F.2.1 della «tabella impieghi», 1.130 Meuro all'accelerazione del programma delle infrastrutture strategiche e, al successivo punto F.2.2, 288 Meuro alla «sicurezza», di cui 31 a fini di tutela dell'accelerazione di detto programma;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 275/2004), con la quale questo Comitato ha finalizzato le risorse destinate dalla richiamata delibera n. 19/2004 all'accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche e 200 milioni di euro resi disponibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle risorse attribuite al Ministero stesso in via ordinaria, riservando 23 milioni di euro per finalità premiali;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 95 (*Gazzetta Ufficiale* 147/2005), con la quale questo Comitato ha assegnato all'ANAS un contributo massimo di 372 Meuro a valere sul FAS e altro contributo a valere sulle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dalla legge n. 350/2003, per la realizzazione dei lavori di ammodernamento del megalotto n. 3 dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria;

Vista la propria delibera 27 maggio 2005, n. 34 (*Gazzetta Ufficiale* n. 34/2005), recante «ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate - quadriennio 2005-2008», e visti in particolare:

la voce Q.2.1 della tabella di assegnazioni, che quantifica in 637,50 milioni di euro la quota attribuita al Mezzogiorno per l'accelerazione del PIS;

la voce R.1. di detta tabella, concernente l'accantonamento di 300 milioni di euro per l'ulteriore finanziamento del programma di accelerazione di cui aIl'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003;

il punto 14 che prevede che con separata delibera si provvederà - per il citato ammontare di 637,50 milioni di euro e secondo i criteri adottati nella delibera n. 21/2004 - all'individuazione degli interventi ricadenti nel Mezzogiorno inclusi nel PIS, che, avendo necessità di risorse finanziarie aggiuntive per la loro completa realizzazione, abbiano la capacità di produrre spesa in misura significativa negli anni 2005-2006, mentre l'im-

porto di 112,5 milioni di euro resta accantonato per interventi infrastrutturali prioritari nelle regioni del centro-nord;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 98 (*Gazzetta Ufficiale* n. 245/2005), con la quale questo Comitato:

ha quantificato in 252,84 Meuro le risorse di cui alla delibera n. 21/2004 non ancora allocate, destinandole al finanziamento degli interventi collocati nelle posizioni successive alla 11ª nell'allegato A della delibera stessa;

ha destinato l'85% dell'accantonamento di cui al punto R.1 della tabella di assegnazioni di cui alla delibera n. 34/2005 all'accelerazione degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche localizzati nel Mezzogiorno;

ha finalizzato le risorse di cui all'alinea precedente (pari a 255,000 Meuro) e risorse di cui al punto Q.2.1 della delibera n. 34/ 2005 (pari a 637,50 Meuro) - al netto di 17,85 Meuro riservati alla premialità - nonché le eventuali risorse residue ex delibera n. 21/2004 al finanziamento degli interventi considerati eleggibili alla stregua dei criteri di cui alla delibera per ultimo citata e riportati nell'allegato 1;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte Costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 26 ottobre 2005, n. 510 - integrata con la nota 24 novembre 2005, n. 569 - con la quale il Ministero delle intrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le relazioni istruttorie sul progetto esecutivo «Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km. 47+800 al km 53+800» e sul progetto definitivo «Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 222+000 al km 225+800», proponendo, per entrambi i suddetti interventi, solo il finanziamento a carico del FAS;

Considerato che le opere sono comprese, rispettivamente, nell'Intesa generale quadro tra Governo e Regione Campania, sottoscritta il 31 ottobre 2002, e nell'intesa generale quadro tra Governo e Regione Calabria, sottoscritta il 16 maggio 2002, nell'ambito dei «Corridoi autostradali e stradali»;

Considerato che i due interventi sono ricompresi tra i cinque lotti da affidare con appalto integrato di cui al prospetto complessivo dei lavori di riqualificazione dell'autostrada Salerno — Reggio Calabria riportato nella citata delibera n. 14/2004;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Considerato che le risorse riservate al finanziamento degli interventi di cui all'allegato 1 della delibera n. 98/ 2005 presentano la seguente scansione temporale:

(Meuro)

Voce delibera 34/05	*2005*	*2006*	*2007*	*2008*	*Totale*
Q.2.1	100,910	110,160	193,480	232,950	637,500
R.1 (85%)	52,267	32,164	77,393	93,176	255,00
Totale	153,177	142,324	270,873	326,126 *	892,500

* *di cui 17,85 Meuro destinati alla premialità*

Considerato che questo Comitato, nella delibera n. 98/2005, ha ritenuto finanziabili al momento gli interventi elencati nell'allegato 1 a partire dalla seconda postazione, tenuto conto che il costo dell'intervento collocato al primo posto e relativo alla medesima autostrada, sul quale sono anche previsti approfondimenti, supera il totale delle disponibilità;

Considerato che entrambi gli interventi dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria - dal km. 47,800 al km 53,800 e dal km 222+000 al km 225+800 sono inclusi, rispettivamente, al n. 2 e al n. 4 della graduatoria di cui al citato allegato 1 della predetta delibera;

Considerato che, ai fini della premialità, è da far riferimento al dato cumulato del profilo della spesa riportato, nell'allegato 1 della delibera n. 98/2005, per gli anni 2006-2007;

Considerato che ai due interventi è stato assegnato, rispettivamente, il CUP:

F22C04000000000 e il CUP: F11B04000220000 e che tali codici sono provvisori;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

1. per quanto concerne entrambe le opere:

che la comunicazione dell'avvio dei procedimenti di approvazione dei progetti e della dichiarazione di pubblica utilità è avvenuta mediante affissioni agli albi pretori dei comuni interessati e pubblicazione sui giornali quotidiani;

che la localizzazione delle opere e la pubblica utilità delle stesse sono state conseguite con procedura autonoma rispetto a quella della legge n. 443/2001;

che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.a.;

che le opere, come risulta dai relativi piani economico-finanziari, non presentano un «potenziale ritorno economico» ritraibile dalla gestione delle opere medesime;

che viene proposto di assegnare l'importo necessario per garantire la copertura finanziaria degli interventi a carico dei fondi FAS previsti dalla delibera di questo Comitato n. 98/2005 e destinati all'accelerazione del programma opere strategiche nel Mezzogiorno;

2. per quanto concerne l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km. 47,8 al km 53,8:

sotto l'aspetto tecnico procedurale:

che l'opera ha inizio a valle dello svincolo di Contursi Terme (escluso dall'appalto) e termina allo svincolo di Sicignano degli Alburni (escluso dall'appalto), attraversando i territori dei comuni di Postiglione e Sicignano degli Alburni, entrambi nella provincia di Salerno, ed ha uno sviluppo di circa 5,2 km;

che i lavori di adeguamento comportano la realizzazione di una sagoma di tipo 1/B delle norme CNR/80, con tre corsie per senso di marcia l di cui le prime 2 di larghezza di 3,75 m e la terza di larghezza di 3,50 m - ed una corsia di emergenza di 3,00 m;

che oltre alle opere d'arte minori, il lotto in argomento comprende su entrambe le carreggiate: tre viadotti carreggiata nord e sud, una galleria artificiale carreggiata nord e sud e due gallerie naturali carreggiate nord e sud;

che il progetto definitivo - sul quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con decreto del dicembre 2000 ha espresso parere di compatibilità ambientale di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali - è stato redatto dall'Ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria nel gennaio 2001;

che il 28 novembre 2001 si è tenuta la Conferenza dei servizi e che il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso il provvedimento autorizzativo finale e di conformità urbanistica 28 marzo 2002, n. 2358, successivamente rettificato con nota 8 giugno 2002, n. 270;

che detto provvedimento è stato pubblicato su quotidiano nazionale il 29 giugno 2002;

che nel febbraio 2004, è stata approvata la variante n. 227, relativa all'adiacente lotto 3º, che ha modificato la progressiva di inizio lotto;

che il responsabile unico del procedimento ha attestato la regolare esecuzione del progetto definitivo, nonché la conformità alle prescrizioni del Ministero dell'ambiente e alle specifiche esigenze progettuali per il tipo di arteria;

che il progetto esecutivo è stato approvato dall'ANAS nel novembre 2004, con delibera n. 141, per l'importo di 300,01 Meuro;

sotto l'aspetto attuativo:

che le modalità di affidamento di esecuzione dei lavori è la licitazione privata;

che il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è stabilito in giorni novecentoquaranta a decorrere dal giorno successivo a quello di ordine di inizio delle attività;

che il soggetto attuatore, con bando pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 7 ottobre 2004, n. 287, e recante la clausola di salvaguardia richiesta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha indetto apposita gara per l'affidamento dei lavori;

che gli inviti ai soggetti prequalificati sono stati inviati il 10 marzo 2005;

che la presentazione delle offerte è stata effettuata il 4 maggio 2005 e che, all'epoca di redazione della relazione istruttoria (ottobre 2005), la Commissione aggiudicatrice stava effettuando la valutazione tecnica delle offerte stesse, il cui periodo di validità scadeva nel novembre 2005, salva la facoltà dei concorrenti di accettare una proroga del periodo di validità;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo dell'opera proposta per il finanziamento è pari a 300.005.557,12 euro, di cui 191.118.563,23 euro per lavori a base di appalto, e 108.886.993,89 euro per somme a disposizione;

3. per guanto concerne l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 222 al km 225,8:

sotto l'aspetto tecnico-procedurale:

che l'intervento in esame investe una parte del tratto autostradale compreso tra lo svincolo di Spezzano Terme a nord e di Tarsia a sud, interessa i comuni di Tarsia e di S. Marco Argentano, entrambi nella Provincia di Cosenza;

che il progetto accorpa due lotti (rispettivamente carreggiata nord e carreggiata sud) e più precisamente due dei precedenti lotti di lavori di ammodernamento ed adeguamento del tronco 2º, tratto 4º, lotto 3º di cui agli stralci 1º e 2º;

che detto progetto si riferisce a lavori di ammodernamento e di adeguamento dell'attuale sede autostradale al tipo 1/a delle norme CNR/80;

che in particolare è prevista la realizzazione, per ciascuna carreggiata, di due corsie di marcia da 3,75 m cui si aggiunge una corsia di emergenza da 3,00 m;

che l'intervento comprende opere d'arte per circa il 37% dell'intero tracciato e in particolare, oltre ad opere minori, include un viadotto carreggiata nord e un viadotto carreggiata sud, una galleria artificiale carreggiata nord e una galleria naturale carreggiata nord e sud;

che l'ANAS nel 1999 ha bandito le gare per la progettazione definitiva, studio di impatto ambientale per i due lotti di cui si compone l'intervento in questione;

che tra il 1999 e il 2000 sono state completate le attività di progettazione e che con nota 6 novembre 2000, n. 25491, il responsabile unico del procedimento ha attestato la regolare effettuazione del progetto definitivo, nonché la conformità alle prescrizioni del contratto principale e il rispetto dei tempi;

che con disposizione 15 giugno 2001, n. 1341, l'ANAS ha approvato la perizia di variante tecnica e suppletiva dell'Ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria del 9 maggio 2001, n. 12240, relativa all'autostrada SA-RC «lavori di ammodernamento ed adeguamento alle norme CNR/80 tipo 1/a, tronco 2º, tronco 4º, lotto 2º dal km 213+500 al km 222+000», nella quale è stato stralciato dal lotto il tratto dalla sezione 400 a fine lotto;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, con nota 18 settembre 2000, ha ritenuto l'opera non assoggettabile a procedura di VIA a carattere nazionale, demandando alla Regione Calabria l'osservanza di quanto stabilito nel SIA prodotto dall'ANAS, e che la Regione Calabria, con delibera di Giunta 17 settembre 2001, n. 772, ha espresso parere favorevole;

che si è tenuta la Conferenza dei Servizi e che il Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha espresso il provvedimento autorizzativo finale e di conformità urbanistica il 25 febbraio 2002, n. 1343, provvedimento che è stato pubblicato su quotidiano nazionale il 29 giugno 2002;

che con l'entrata in vigore del decreto legislativo 190/2002 l'ANAS ha proceduto ad accorpare alcuni lotti, progettati, dell'autostrada in macrolotti da affidare a Contraente generale e in lotti da affidare tramite appalto integrato e che in particolare ha accorpato i due lotti sopra specificati nell'attuale unico progetto, decidendo di porre a base della gara di appalto la progettazione definitiva;

che la Società, con delibera del Consiglio di Amministrazione 27 luglio 2004, n. 44, ha approvato i progetti definitivi dei due interventi, dichiarandone la pubblica utilità e deliberandone l'affidamento in gara tramite appalto integrato;

sotto l'aspetto attuativo:

che, come sopra esposto, la modalità di affidamento dei lavori è l'appalto integrato;

che il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è stabilito in giorni 1050 a decorrere dal giorno successivo a quello di ordine di inizio delle attività;

che il bando di gara è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* 29 novembre 2004, n. 280, e riporta la clausola di salvaguardia richiesta dal Ministero istruttore;

che le offerte sono state presentate il 5 luglio 2005 e hanno validità sino al 5 gennaio 2006, salva la facoltà dei concorrenti di accettare una proroga del periodo di detta validità;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo complessivo dell'opera proposta per il finanziamento è pari a 150.122.702,84 euro, di cui 115.148.678,96 euro per lavori a base di appalto, e 34.974.023,88 euro per somme a disposizione;

che il costo è stato definito in rapporto ai prezzi unitari del citato Ufficio per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, nonché di 4 nuovi prezzi ritenuti validi ed in aderenza con elaborati progettuali afferenti lavorazioni non contemplate in detto prezzario;

Delibera:

1. Assegnazione contributo per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 47,8 al km 53,8;

1.1 Per la realizzazione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 47,8 al km 53,8 più precisamente dallo svincolo di Contursi Terme (escluso dall'appalto) allo svincolo di Sicignano degli Alburni (escluso dall'appalto), viene assegnato all'ANAS un contributo massimo di 300.005.557,12 euro a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate come segue:

100.000.000 euro a valere sulle disponibilità relative al 2005;

40.000.000 euro a valere sulle disponibilità relative al 2006;

140.000.000 euro a valere sulle disponibilità relative al 2007;

20.005.557,12 euro a valere sulle disponibilità relative al 2008.

1.2 Il contributo definitivo verrà determinato, entro l'importo massimo indicato al punto 1.1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione agli esiti della gara citata nella «presa d'atto». Al tal fine il soggetto aggiudicatore provvederà a trasmettere, entro 15 giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*, il nuovo quadro economico al suddetto Ministero che, a sua volta, provvederà a comunicare a questo Comitato l'entità del contributo come sopra quantificato.

1.3 La consegna dei lavori, all'impresa risultata affidataria in base alla licitazione privata di cui alla «presa d'atto», dovrà essere effettuata entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

Decorso tale termine l'intervento si intende definanziato.

1.4 Il contributo di cui al precedente punto 1.1 sarà corrisposto al soggetto aggiudicatore, compatibilmente con le disponibilità di cassa e nei limiti degli importi annui specificati al punto richiamato, secondo le seguenti modalità:

il 50% della quota di 100.000.000 euro, imputata alle disponibilità FAS relativa al 2005, sarà corrisposta a richiesta del soggetto aggiudicatore;

il residuo 50% della quota 2005 verrà corrisposta a richiesta del soggetto aggiudicatore e previa trasmis-

sione di dichiarazione del responsabile unico del procedimento (RUP) che attesti l'avvenuta utilizzazione dell'80% della quota di cui all'alinea precedente;

la quota di 40.000.000 euro, imputata sulle disponibilità FAS relative al 2006, verrà erogata su richiesta del soggetto aggiudicatore corredata da dichiarazione del RUP attestante l'avvenuta utilizzazione dell'80% di quanto erogato con le precedenti 2 rate;

il 50% della quota relativa al 2007 verrà erogata su richiesta del soggetto aggiudicatore corredata da dichiarazione del RUP attestante l'avvenuta utilizzazione dell'80% di quanto erogato con le precedenti 3 rate;

il residuo 50% della quota relativa al 2007 verrà erogata su richiesta del soggetto aggiudicatore corredata da dichiarazione del RUP attestante l'avvenuta utilizzazione dell'80% di quanto erogato con le precedenti 4 rate;

il saldo, ovvero la quota di 20.005.557,12 euro imputata alle disponibilità FAS relative al 2008, verrà erogato su richiesta del soggetto aggiudicatore corredata da dichiarazione del RUP attestante l'avvenuta utilizzazione del 95% di quanto sino allora erogato, nonché l'ultimazione dei lavori, ivi comprese le operazioni di collaudo dell'opera.

2. Assegnazione contributi per l'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 222 al km 225,8.

2.1 Per la realizzazione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 222 al km 225,8 più precisamente dallo svincolo di Spezzano Terme a nord allo svincolo di Tarsia a sud, viene assegnato all'ANAS un contributo massimo di 150.122.702,84 euro a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate come segue:

53.177.000 euro a valere sulle disponibilità relative al 2005;

31.823.000 euro a valere sulle disponibilità relative al 2006;

65.122.702,84 euro a valere sulle disponibilità relative al 2007.

2.2 Il contributo definitivo verrà determinato, entro l'importo massimo indicato al punto 2.1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione agli esiti della gara citata nella «presa d'atto», salvo che ricorra l'ipotesi di cui al successivo provvederà a trasmettere, entro quindici giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera, il nuovo quadro economico al suddetto Ministero che, a sua volta, provvederà a comunicare a questo Comitato l'entità del contributo come sopra quantificato.

2.3 La consegna dei lavori all'impresa risultata affidataria, in base alla licitazione privata, dovrà essere effettuata entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

Decorso tale termine l'intervento si intende definanziato.

2.4 Il contributo di cui al precedente punto 2.1 sarà corrisposto al soggetto aggiudicatore, compatibilmente con le disponibilità di cassa e nei limiti degli importi annui specificati al punto richiamata, secondo le seguenti modalità:

la quota di 53.177.000 euro, imputata alle disponibilità FAS relativa al 2005, sarà corrisposta in un'unica soluzione a richiesta del soggetto aggiudicatore;

la quota di 31.823.000 euro, imputata sulle disponibilità FAS relative al 2006, verrà corrisposta a richiesta del soggetto aggiudicatore e previa trasmissione di dichiarazione del responsabile unico del procedimento (RUP) che attesti l'avvenuta utilizzazione dell'80% della quota di cui all'alinea precedente;

l'80% della quota relativa al 2007 verrà erogata su richiesta del soggetto aggiudicatore corredata da dichiarazione del RUP attestante l'avvenuta utilizzazione dell'80% di quanto erogato con le precedenti 2 rate;

il saldo verrà erogato su richiesta del soggetto aggiudicatore corredata da dichiarazione del RUP attestante l'avvenuta utilizzazione del 95% di quanto sino allora erogato, nonché l'ultimazione dei lavori, ivi comprese le operazioni di collaudo dell'opera.

3. Clausole comuni.

3.1 Nell'ipotesi che i concorrenti ad una o ad entrambe le gare citate ai punti precedenti non abbiano accettato la proroga del periodo di validità delle proprie offerte e la gara o le gare debbano essere reiterate, l'ANAS dovrà procedere alla pubblicazione di altro bando, pena il definanziamento dell'intervento, entro trenta giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

Nell'ipotesi di cui sopra la consegna dei lavori e/o delle attività dovrà avvenire nei trenta giorni successivi all'aggiudicazione definitiva.

3.2 Le economie realizzate sul contributo a carico del FAS e, più in generale, le economie relative agli interventi finanziati ai sensi della delibera n. 98/2005 verranno finalizzate da questo Comitato secondo le modalità di cui ai punti 3.3 e 3.4 della delibera stessa.

3.3 Nell'ambito delle iniziative intese a potenziare l'attività di monitoraggio ai fini di prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata, per ciascuno degli interventi di cui alla presente delibera verrà stipulato apposito protocollo d'intesa tra la Prefettura - UTG, il soggetto aggiudicatore e l'impresa aggiudicataria sulla falsariga del protocollo stipulato nel giugno 2004 per il 1° macrolotto dell'autostrada in questione, per quanto compatibile, e tenendo conto delle eventuali ulteriori indicazioni che provengano dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere prima della sottoscrizione del protocollo stesso.

3.4 Eventuali ritardi e criticità nella realizzazione delle opere saranno evidenziati nella relazione periodica che l'UVER, sulla base delle informazioni fornite dalla menzionata struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di altre informazioni acquisite autonomamente, trasmette trimestralmente al Comitato tecnico per l'accelerazione istituito all'art. 2 della delibera n. 21/2004.

3.5 Il soggetto aggiudicatore è tenuto a richiedere il CUP definitivo delle opere entro trenta giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*.

Roma, 2 dicembre 2005

Il Presidente delegato
TREMONTI

Il segretario del CIPE
MOLGORA

Registrata alla Corte dei conti il 20 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 85

06A07349

DELIBERAZIONE 2 dicembre 2005.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Itinerario Agrigento-Caltanissetta A 19: Adeguamento a quattro corsie della s.s. 640 di Porto Empedocle - Tratto dal km 9+800 al km 44+400. (Deliberazione n. 156/05).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001, oltre ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001;

Visti, in particolare, l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita struttura tecnica di missione;

Vista la legge 27 dicembre 2002, n. 289, che agli articoli 60 e 61 istituisce, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, il Fondo aree sottoutilizzate (FAS), da ripartire a cura di questo Comitato con apposite delibere adottate sulla base dei criteri specificati al comma 3 dello stesso art. 61, e che prevede la possibilità di una diversa allocazione delle relative risorse;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP);

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

- il comma 128, che rifinanzia il FAS;

- il comma 130, che, a parziale modifica del citato art. 60 della legge n. 289/2002, dispone che la diversa allocazione delle risorse per le aree sottoutilizzate possa essere effettuata anche al fine di accelerare la spesa e dare impulso e sostegno all'andamento del ciclo economico del Mezzogiorno, tramite lo spostamento di risorse da interventi con capacità di spesa diluita nel tempo a interventi in grado di produrre un'anticipazione della stessa, e che, a tale scopo, stabilisce di dare priorità nel 2004 agli interventi nei settori relativi a sicurezza, trasporti, ricerca, acqua e rischio idrogeologico;

- i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto-legge 14 marzo 2005, n. 35, recante «Disposizioni urgenti nell'ambito del Piano di azione per lo sviluppo economico, sociale e territoriale», convertito, con modificazioni, dalla legge 14 maggio 2005, n. 80, e visti in particolare:

- l'art. 5, comma 1, che dispone che — per le finalità di accelerazione della spesa in conto capitale di cui al comma 1, dell'art. 60 della legge n. 289/2002, come modificato dall'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003 — questo Comitato finanzi prioritariamente gli interventi inclusi nel programma per le infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443/2001, selezionati secondo i principi adottati nella propria delibera 29 settembre 2004, n. 21;

- l'art. 8, comma 6, che prevede che la copertura degli interventi di cui all'art. 5, comma 1, avvenga tramite un trasferimento da incentivi a investimenti pubblici materiali e immateriali di un importo non inferiore a 750 milioni di euro;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, recante modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale;

Visto il decreto emanato dal Ministro dell'interno il 14 marzo 2003, di concerto con il Ministro della giusti-

zia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, e successive modifiche ed integrazioni, con il quale in relazione al disposto dell'art. 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 supplemento ordinario), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che include, nell'ambito del «Corridoio plurimodale tirrenico - nord Europa», tra i «Sistemi stradali ed autostradali» la «Agrigento-Caltanissetta - A 19» con un costo complessivo di 619,748 Meuro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (*Gazzetta Ufficiale* n. 87/2003, errata corrige nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 19 (*Gazzetta Ufficiale* n. 254/2004), con la quale questo Comitato ha ripartito le risorse per le aree sottoutilizzate recate dalla legge n. 350/2003 (come modificata dal decreto-legge 12 luglio 2004, n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191), riservando, al punto F.2.1 della «tabella impieghi», 1.130 Meuro all'accelerazione del programma delle infrastrutture strategiche e, al successivo punto F.2.2, 288 Meuro alla «sicurezza», di cui 31 a fini di tutela dell'accelerazione di detto programma;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 21 (*Gazzetta Ufficiale* n. 275/2004), con la quale questo Comitato ha finalizzato le risorse destinate dalla richiamata delibera n. 19/2004 all'accelerazione del Programma delle infrastrutture strategiche (PIS) e 200 milioni di euro resi disponibili dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sulle risorse attribuite al Ministero stesso in via ordinaria, riservando 23 milioni di euro per finalità premiali;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (*Gazzetta Ufficiale* n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti d'investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la propria delibera 27 maggio 2005, n. 34 (*Gazzetta Ufficiale* n. 235/2005), recante ripartizione generale delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate — quadriennio 2005-2008, e visti in particolare:

- la voce Q.2.1 della tabella di assegnazioni, che quantifica in 637,50 milioni di euro la quota attribuita al Mezzogiorno per l'accelerazione del PIS;

- la voce R.1. di detta tabella, concernente l'accantonamento di 300 milioni di euro per l'ulteriore finanziamento del programma di accelerazione di cui all'art. 4, comma 130, della legge n. 350/2003;

- il punto 14 che prevede che con separata delibera si provvederà — per il citato ammontare di 637,50 milioni di euro e secondo i criteri adottati nella delibera n. 21/2004 — all'individuazione degli interventi ricadenti nel Mezzogiorno inclusi nel PIS, che, avendo necessità di risorse finanziarie aggiuntive per la loro completa realizzazione, abbiano la capacità di produrre spesa in misura significativa negli anni 2005-2006, mentre l'importo di 112,5 milioni di euro resta accantonato per interventi infrastrutturali prioritari nelle regioni del Centro-Nord;

Vista la delibera 29 luglio 2005, n. 98 (*Gazzetta Ufficiale* n. 245/2005), con la quale questo Comitato:

- ha quantificato in 252,84 Meuro le risorse di cui alla delibera n. 21/2004 non ancora allocate, destinandole al finanziamento degli interventi collocati nelle posizioni successive alla 11ª nell'allegato *A* della delibera stessa;

- ha destinato l'85% dell'accantonamento di cui al punto R.1 della tabella di assegnazioni di cui alla delibera n. 34/2005 all'accelerazione degli interventi del Programma delle infrastrutture strategiche localizzati nel Mezzogiorno;

- ha finalizzato le risorse di cui all'alinea precedente (pari a 255,000 Meuro), le risorse di cui al punto Q.2.1 della delibera n. 34/2005 (pari a 637,50 Meuro) — al netto di 17,85 Meuro riservati alla premialità — e le eventuali risorse residue ex delibera n. 21/2004 al finanziamento degli interventi considerati eleggibili alla stregua dei criteri di cui alla delibera per ultimo citata e riportati nell'allegato 1;

Vista la delibera in data odierna, n. 155, con la quale questo Comitato — nell'ammettere a finanziamento, a valere sulle disponibilità FAS, due interventi relativi all'autostrada Salerno-Reggio Calabria — ha riportato la scansione temporale delle risorse riservate al finanziamento degli interventi di cui all'allegato 1 della delibera n. 98/2005;

Vista la sentenza n. 303 del 25 settembre 2003 con la quale la Corte costituzionale, nell'esaminare le censure mosse alla legge n. 443/2001 ed ai decreti legislativi attuativi, si richiama all'imprescindibilità dell'intesa tra Stato e singola regione ai fini dell'attuabilità del programma delle infrastrutture strategiche interessanti il territorio di competenza, sottolineando come l'intesa possa anche essere successiva ad un'individuazione effettuata unilateralmente dal Governo e precisando che i finanziamenti concessi all'opera sono da considerare inefficaci finché l'intesa non si perfezioni;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere espone le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 3 novembre 2005, n. 521 — integrata con le note del 24 novembre 2005, n. 566 e n. 569 —

con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso le relazioni istruttorie «Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della s.s. 640 di Porto Empedocle, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400» proponendo l'approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni, del progetto definitivo ed il parziale finanziamento dell'opera a carico del FAS, nonché l'autorizzazione all'utilizzo delle «economie di gara»;

Considerato che questo Comitato ha conferito carattere programmatico al quadro finanziario riportato nell'allegato 1 della suddetta delibera n. 121/2001, riservandosi di procedere successivamente alla ricognizione delle diverse fonti di finanziamento disponibili per ciascun intervento;

Rilevato che l'opera di cui sopra non è esplicitamente compresa nell'Intesa Generale Quadro tra il Governo e la Regione siciliana, sottoscritta il 14 ottobre 2003;

Considerato che questo Comitato, nella delibera n. 98/2005, ha ritenuto finanziabili al momento gli interventi elencati nell'allegato 1 a partire dalla seconda postazione, tenuto conto che il costo dell'intervento collocato al primo posto e relativo alla medesima autostrada, sul quale sono anche previsti approfondimenti, supera il totale delle disponibilità;

Considerato che la «s.s. 640 AG-CL» è inclusa al n. 3 della graduatoria di cui al citato allegato 1 della predetta delibera;

Considerato che, ai fini della premialità è da far riferimento al dato cumulato del «profilo della spesa» riportato, nell'allegato 1 della delibera n. 98/2005, per gli anni 2006-2007;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

- *sotto l'aspetto tecnico procedurale.*

che il progetto definitivo in esame prevede l'adeguamento a quattro corsie della s.s. 640 «di Porto Empedocle» mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura nel tratto compreso fra il Km 9+800 esistente, nella zona dello svincolo Petrusa, ed il Km 44+400 nella zona della contrada Grotta Rossa, con un tracciato che in buona parte riutilizza il sedime esistente ed ha uno sviluppo complessivo di circa 34 Km;

che l'arteria risulterà classificata alla categoria B del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001, con due corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchine da 1,75 m e spartitraffico da 3,50 m;

che il progetto prevede, come opere principali d'arte, la realizzazione di venti viadotti, tre gallerie artificiali e otto svincoli, di cui due di nuova costruzione e sei di adeguamento di quelli già esistenti;

che l'opera è completata con un'importante rete di viabilità secondaria di riconnessione alla viabilità preesistente e di accesso a tutti gli insediamenti di tipo residenziale e/o produttivo;

che l'intervento rappresenta una prima tratta dell'itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19;

che l'intervento in questione è inserito nell'Accordo di programma quadro 2001 sottoscritto dall'ANAS con il Ministero dell'economia e delle finanze e la Regione siciliana e più specificatamente è riportato nell'allegato 6B, tra gli interventi in corso di progettazione;

che, in attuazione della convenzione con l'ANAS sottoscritta il 6 novembre 2000 e successivo atto di modifica del 4 giugno 2001, la provincia regionale di Agrigento ha affidato l'incarico per la redazione del progetto definitivo dell'intervento e relativo studio VIA;

che il responsabile unico del progetto ha attestato la rispondenza del progetto definitivo a quello preliminare posto a base dalla predetta convenzione e in precedenza approvato dagli enti territoriali interessati, con limitate variazioni rispetto all'asse originario intese ad adeguare il tracciato alle indicazioni del citato decreto ministeriale del 5 novembre 2001;

che il progetto definitivo è stato approvato in linea tecnica dall'ANAS il 13 maggio 2004, con delibera n. 49, per l'importo di 594 milioni di euro;

che con nota 12 novembre 2004, n. 005974, il progetto definitivo è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nonché alle Amministrazioni interessate ed ai gestori di opere interferenti, dando comunicazione del formale avvio della procedura con «avviso» pubblicato su due quotidiani del 14 novembre 2004 e con deposito del progetto presso la Regione siciliana - Assessorato territorio e ambiente;

che in data 9 febbraio 2005 si è tenuta la Conferenza di servizi convocata dal predetto Ministero;

che con nota del 28 gennaio 2005, n. 297, la Regione siciliana - Assessorato regionale - Dipartimento beni culturali ed ambientali di Caltanissetta ha espresso parere favorevole con prescrizioni e che del pari ha espresso parere favorevole con prescrizioni e suggerimenti la Regione siciliana - Assessorato regionale - Dipartimento beni culturali ed ambientali di Agrigento, con nota 21 febbraio 2005, n. 2343, come avviso favorevole ha formulato il Dipartimento regionale urbanistica dell'Assessorato territorio e ambiente della medesima Regione;

che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, che aveva formulato nel luglio precedente richiesta di integrazioni, con nota del 18 ottobre 2005, n. 6 AB/2005/8830/B05, ha trasmesso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni, chiedendo successivamente di destinare una percentuale compresa tra il 2,5%-3% dell'importo complessivo dell'opera per compensazioni ambientali;

che gli enti gestori delle interferenze e le altre Amministrazioni competenti al rilascio di permessi ed autorizzazioni in sede di Conferenza di servizi o con atti

successivi, si sono pronunciati sul progetto definitivo in argomento, esprimendo pareri favorevoli o rilasciando le autorizzazioni di competenza, con talune prescrizioni e raccomandazioni cui il soggetto aggiudicatore si è impegnato ad ottemperare in sede di redazione del progetto esecutivo o durante il corso dei lavori;

che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone le prescrizioni e le raccomandazioni da formulare in sede di approvazione del progetto definitivo, evidenziando quali osservazioni avanzate in sede istruttoria vengono accolte in linea di principio e debbono quindi essere approfondite successivamente ed esponendo le motivazioni in caso di mancato recepimento di osservazioni avanzate nella medesima fase;

- *sotto l'aspetto attuativo.*

che il soggetto aggiudicatore è l'ANAS S.p.a.;

che la modalità di affidamento prevista è il ricorso a Contraente generale;

che il tempo contrattuale per l'esecuzione dei lavori è previsto in giorni 1.460 dall'inizio delle attività, con entrata in esercizio al 1° gennaio 2012;

che al progetto in argomento è stato assegnato il CUP: F11B04000480003;

- *sotto l'aspetto finanziario.*

che il costo complessivo dell'opera è pari a 594.583.224,23 euro di cui 448.686.274,01 euro per lavori a base di appalto, e 145.896.950,22 euro per somme a disposizione;

che detto costo è stato computato dal soggetto aggiudicatore sulla base del prezzario ANAS - Direzione generale per la Sicilia per l'anno 2002, nonché dell'elenco prezzi per la Salerno-Reggio Calabria (anno 2001) e per la Catania-Siracusa (2003), sulla base di nuove analisi prezzi ritenute valide ed in esatta aderenza con gli elaborati progettuali non contemplati nei citati prezzari;

che, per adempiere alla prescrizione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, viene riservato un importo di 12.705.651 euro a compensazioni ambientali mediante corrispondente riduzione della voce «imprevisti» e che viene chiesta l'autorizzazione ad utilizzare gli importi derivanti dal ribasso d'asta conseguito in sede di gara per la scelta del Contraente generale per reintegrare, in tutto o in parte, detta voce;

che la Regione siciliana con nota 4 maggio 2005, n. 3337, ha comunicato che con delibera di Giunta di Governo del 30 marzo 2005, n. 126, ha destinato 389 milioni di euro delle risorse di cui al punto 6 della delibera di questo Comitato n. 20/2004;

che il Presidente della Regione siciliana, con nota 6 maggio 2005, ha chiesto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di attivarsi per il reperimento dell'integrazione del finanziamento dell'opera, essendo quest'ultima di concorrenza regionale inserita nella delibera n. 121/2001, e che in tale richiesta detto Ministero individua — tra l'altro — il perfezionamento dell'intesa Stato-Regione per progetti di interesse concorrente e che il contributo (in cifra arrotondata) di cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone l'assegnazione a carico delle risorse FAS, quantificabile in 205,6 milioni di euro, vale a completare il finanziamento dell'intervento in esame;

che, secondo l'analisi costi-benefici sviluppata ipotizzando una «vita utile» dell'opera di 30 anni, il progetto in esame presenta un V.A.N.E. (Valore Attuale Netto Economico) di 615,8 milioni di euro e un T.R.I.E. (Tasso Interno di Rendimento Economico) di 13,6%;

che il piano economico-finanziario non evidenzia un «potenziale ritorno economico» derivante dalla gestione dell'opera, non essendo prevista l'applicazione di tariffe in relazione alla rilevata tipologia di strada extraurbana principale di cui alla categoria B del citato decreto ministeriale 5 novembre 2001;

Delibera:

1. *Approvazione progetto definitivo.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti degli articoli 4 e 16 del decreto legislativo n. 190/2002, come modificato e integrato dal decreto legislativo n. 189/2005, nonché ai sensi del combinato disposto degli articoli 10 e 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, come modificato — da ultimo — dal decreto legislativo n. 330/2004, è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo dell'«Itinerario Agrigento-Caltanissetta - A19: adeguamento a quattro corsie della S.S. 640, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400». L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 L'importo di 594.583.224,23 euro — indicato nella presa d'atto — costituisce il limite di spesa dell'intervento da realizzare.

1.3 Le prescrizioni citate al punto 1.1, cui è condizionata l'approvazione del suddetto progetto, sono riportate nella 1ª parte dell'allegato 1, che forma parte integrante della presente delibera, e devono essere sviluppate in fase di progettazione esecutiva.

Le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono riportate nella 2ª parte del citato allegato 1. Qualora il soggetto aggiudicatore ritenga di non poter dare seguito a qualcuna di dette raccomandazioni, fornirà al riguardo puntuale motivazione, in modo da consentire al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di esprimere le proprie valutazioni e di proporre a questo Comitato, se del caso, misure alternative.

1.4 È altresì approvato il programma di risoluzione delle interferenze, predisposto, ai sensi dell'art. 5 del decreto legislativo n. 190/2002, dal soggetto aggiudicatore in relazione alle osservazioni pervenute dai relativi Enti gestori.

1.5 Gli immobili di cui è prevista l'espropriazione sono indicati negli elaborati del progetto definitivo riportati nell'allegato 2 della presente delibera.

2. *Assegnazione contributo.*

2.1 Per la realizzazione dell'«Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19: adeguamento a quattro corsie della S.S. 640, tratto dal Km 9+800 al Km 44+400» viene assegnato all'ANAS, a completamento del finanziamento dell'opera di cui alla «presa d'atto», un contributo massimo di 205.583.224,23 euro a valere sulle disponibilità del Fondo per le aree sottoutilizzate relative al 2008 e specificate nella delibera n. 155 in data odierna, richiamata in premessa.

2.2 Il contributo definitivo verrà determinato, entro l'importo massimo indicato al punto 2.1, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in relazione agli esiti della gara per l'affidamento delle attività a Contraente generale.

Il soggetto aggiudicatore, qualora non abbia già provveduto al riguardo, provvederà a pubblicare il relativo bando entro trenta giorni dalla data di pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta Ufficiale*. Se invece la gara è stata esperita la consegna delle attività al Contraente generale risultato aggiudicatore dovrà essere effettuata entro il medesimo termine sopra indicato.

Entro quindi giorni dall'aggiudicazione definitiva, o nell'alternativa considerata, dalla consegna delle attività il predetto soggetto provvederà a trasmettere il nuovo quadro economico al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che a sua volta provvederà a comunicare a questo Comitato l'entità del contributo come sopra quantificato.

Il mancato rispetto del termine per la pubblicazione del bando di gara o del termine per la consegna delle attività e/o del termine per la comunicazione del nuovo quadro economico comportano l'automatico definanziamento dell'intervento.

2.3 I ribassi d'asta vengono attribuiti alle diverse fonti di copertura in misura percentualmente corrispondente alla quota di concorso al finanziamento dell'opera e vengono destinati, nella medesima percentuale, al ripristino della voce «imprevisti» sino alla concorrenza dell'importo di 12.705.651 euro. Le eventuali economie residue realizzate sul contributo a carico del FAS verranno finalizzate da questo Comitato al finanziamento di altri interventi inclusi nell'elenco allegato alla delibera n. 98/2005.

2.4 Il contributo di cui al precedente punto 2.1 sarà corrisposto al soggetto aggiudicatore, compatibilmente con le disponibilità di cassa, secondo le seguenti modalità:

- il 30% verrà corrisposto in unica soluzione a richiesta del soggetto aggiudicatore;

- altro 30% verrà corrisposto a richiesta del soggetto aggiudicatore e previa trasmissione di dichiarazione del responsabile unico del procedimento (RUP) che attesti l'avvenuta utilizzazione dell'80% della quota di cui all'alinea precedente, mentre un ulteriore 30% verrà erogato su richiesta del soggetto aggiudicatore, corredata da dichiarazione del RUP dell'avvenuta utilizzazione dell'80% di quanto erogato con le precedenti due rate;

- il saldo (residuo 10%) verrà erogato a richiesta del soggetto aggiudicatore, corredata da dichiarazione del RUP che attesti l'avvenuta utilizzazione del 95% di quanto sino allora erogato, nonché l'ultimazione dei lavori, ivi comprese le operazioni di collaudo dell'opera.

3. Clausole finali.

3.1 L'efficacia della presente delibera resta subordinata alla stipula di atto integrativo con la Regione siciliana che includa esplicitamente l'opera in esame tra le infrastrutture oggetto dell'Intesa generale quadro, così come previsto dalla citata sentenza della Corte costituzionale n. 303/2003.

3.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti comprovanti il progetto come sopra approvato.

3.3 In relazione alle linee guida esposte nella citata nota del coordinatore del Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere, dovrà essere stipulata tra la Prefettura - UTG, il soggetto aggiudicatore e il Contraente generale risultato aggiudicatario apposita convenzione che — fermo restando l'obbligo dell'appaltatore di comunicare alla stazione appaltante i dati relativi a tutti i sub-contratti, stabilito dall'art. 18, comma 12, della legge 19 marzo 1990, n. 55, e successive modifiche ed integrazioni — ponga adempimenti ulteriori rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del decreto del Presidente della Repubblica 3 giugno 1998, n. 252, e intesi a rendere più stringenti le verifiche antimafia, prevedendo — tra l'altro — l'acquisizione delle informazioni antimafia anche nei confronti degli eventuali sub-appaltatori e sub-affidatari indipendentemente dai limiti d'importo fissati dal citato decreto del Presidente della Repubblica n. 252/1998, nonché forme di monitoraggio durante la realizzazione dei lavori.

3.4 Eventuali ritardi e criticità nella realizzazione delle opere saranno evidenziati nella relazione periodica che l'UVER, sulla base delle informazioni fornite dalla menzionata struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di altre informazioni acquisite autonomamente, trasmette trimestralmente al Comitato tecnico per l'accelerazione istituito all'art. 2 della delibera n. 21/2004.

3.5 Il CUP F11B04000480003, assegnato al progetto in argomento, ai sensi della delibera n. 24/2004, va evidenziato nella documentazione amministrativa e contabile riguardante l'intervento di cui alla presente delibera.

Roma, 2 dicembre 2005

Il Presidente delegato
TREMONTI

Il segretario del CIPE
MOLGORA

Registrata alla Corte dei conti il 20 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 86

ALLEGATO 1
Delibera n. 156/2005

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE - (LEGGE N. 443/2001) - ITINERARIO AGRIGENTO-CALTANISSETTA-A 19: ADEGUAMENTO A QUATTRO CORSIE DELLA s.s. 640 «DI PORTO EMPEDOCLE» - TRATTO DAL KM 9+800 AL KM 44+400.

PRESCRIZIONI E RACCOMANDAZIONI PROPOSTE DAL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

PARTE I

PRESCRIZIONI

Il progetto esecutivo deve:

1. recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello Studio d'Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici; recepire e sviluppare inoltre le compensazioni, per una valore compreso tra il 2,5 e il 3,0% dell'importo dei lavori, tenuto conto in via prioritaria di quanto richiesto nel Parere della provincia regionale di Agrigento;

2. inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere;

3. anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto;

4. dettagliare i quantitativi e le caratteristiche dei materiali di scavo; per lo smaltimento di quelli di esubero, definire il Piano di deposito temporaneo e di smaltimento, individuando le aree di stoccaggio definitivo; prevedere le modalità di conservazione della coltre vegetale derivante dagli scavi previsti; predisporre i progetti di coltivazione e di recupero per le cave di prestito e deposito, in accordo alla normativa nazionale ed a quella regionale;

5. predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);

6. adottare una soluzione alternativa alle due presentate per la bretella di Agrigento; allo scopo verificare la possibilità di aggregare tutte le funzioni di traffico nello svincolo n. 1 di Petrusa, anche utilizzando la viabilità secondaria esistente;

7. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa allo svincolo n. 3 Scintilia prevedendo la riduzione dell'ingombro e la diversa configurazione delle rampe;

8. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa all'ultimo tratto del tracciato del tronco 6 B-C; avvicinamento del nuovo asse in aree per la maggior parte già oggetto di esproprio; eliminazione dei tronchi 7.1 e 7.4; sistemazione dell'andamento curvilineo per la salvaguardia di alcuni fabbricati in costruzione e di alcune immissioni in aziende agricole attraversate;

9. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa al tratto di collegamento alla rotatoria nord dello svincolo per Castrofilippo: avvicinamento del tracciato del tronco 14 alla s.s. 640 su terreni già oggetto di esproprio; eliminazione del tronco 15.1; declassificazione del previsto tronco 14 da «Tipo 2» a «Tipo 3»;

10. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa all'area di un costruendo autodromo privato: variazione ai parametri geometrici della curva interferente (variazione del raggio da m 1.000 a m 900) con l'allontanamento della curva verso nord;

11. realizzare la variante migliorativa presentata nelle integrazioni fornite relativa alla rotatoria di fine intervento lato Caltanissetta: avvicinamento del tronco 34 all'asse principale;

12. ottimizzare le interferenze del tracciato con i perimetri delle aziende agricole, delle proprietà e delle aree produttive in modo da salvaguardarne quanto più possibile la continuità e la funzionalità; adottare le soluzioni progettuali in grado di mantenere il collegamento tra aree agricole già funzionalmente connesse; garantire l'accesso ai fondi interferiti dalla nuova infrastruttura;

13. dettagliare la qualità e quantità delle emissioni in atmosfera e degli scarichi idrici in fase di cantierizzazione e le misure proposte per evitare il superamento dei limiti previsti dalla normativa vigente; verificare la reale disponibilità al prelievo del fabbisogno idrico dei cantieri da parte dei gestori dei due acquedotti indicati, prevedendo di ricorrere a fonti alternative meno pregiate per i quantitativi necessari alle lavorazioni;

14. elaborare un progetto di monitoraggio ambientale secondo le linee guida predisposte dalla Commissione Speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto;

15. progettare, per ciascuna delle aree intercluse o difficilmente utilizzabili, interventi di mitigazione/compensazione, attraverso la creazione di aree verdi e prevedendo uno specifico programma di manutenzione della durata di almeno cinque anni;

16. prevedere, per quanto riguarda il ripristino della vegetazione, l'impiego di specie appartenenti alle serie autoctone, raccogliendo eventualmente in loco il materiale per la loro propagazione (sementi, talee, etc.) al fine di rispettare la diversità biologica e di consentire la produzione di materiale vivaistico;

17. sviluppare le opere di sistemazione a verde, di ripristino ambientale e di rinaturalizzazione previste in progetto, applicando le tecniche dell'ingegneria naturalistica; assumere come riferimento:

- «Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde» del Ministero dell'ambiente, Servizio VIA, settembre 1997;

- Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002;

- «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della regione Lombardia, 2000;

- «Manuale di ingegneria naturalistica» della regione Lazio, 2001;

18. assicurare corridoi protetti di attraversamento della fauna, in numero, forma e dimensioni adeguati;

19. approfondire e verificare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio, verificandone i livelli sui ricettori nelle condizioni più critiche e, in applicazione del principio di salvaguardia, considerato che l'infrastruttura, pur presentandosi come un adeguamento dell'esistente, appare come nuova sia per la diversa tipologia, sia per la geometria (raggi di curvatura, frequenti varianti plano-altimetriche), applicare i limiti della Tabella 1 dell'Allegato 1 del decreto del Presidente della Repubblica n. 142/2004 e prevedere l'eventuale adeguamento degli interventi di mitigazione; specificare la localizzazione, la tipologia e le modalità di realizzazione delle opere di mitigazione acustica, assicurandone l'inserimento paesaggistico e privilegiando l'adozione di barriere acustiche integrate con barriere a verde; nel caso di barriere realizzate con pannelli trasparenti, attrezzarle con apposite sagome anticollisione per l'avifauna;

20. approfondire l'elaborazione degli interventi di mitigazione delle vibrazioni così da garantire il rispetto dei limiti delle norme UNI 9614;

21. redigere gli elaborati del progetto esecutivo in conformità alle specifiche del sistema cartografico di riferimento;

22. realizzare interventi mirati per la rinaturalizzazione di ambiti degradati, per la creazione di nuove aree con vegetazione autoctona in continuità con le macchie boscate esistenti o l'ampliamento delle formazioni vegetali lineari (siepi e filari) in grado di svolgere la funzione di corridoi ecologici;

23. verificare che il riposizionamento del tracciato e dei sostegni delle linee elettriche interferite, rispetti la normativa vigente, e che siano utilizzati tutti gli accorgimenti tecnici per minimizzare gli impatti ambientali;

24. contenere, al fine delle verifiche di cui all'art. 20, comma 4, del decreto legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, le tavole dettagliate nelle quali vengano indicate ed evidenziate le opere, le particolarità

progettuali, le misure mitigatrici e compensative con le quali sono state ottemperate le prescrizioni espresse nel parere del CIPE, accompagnata da una relazione descrittiva specifica;

25. dettagliare le misure proposte per evitare che la realizzazione e l'esercizio della infrastruttura in argomento influisca in modo percepibile:

- sulla qualità delle acque superficiali e sotterranee;
- sul regime idraulico;
- sull'ecosistema proprio della porzione del reticolo idrografico interessato;

26. predisporre un piano di circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di quest'attività in termini di:

- percorsi impegnati;
- tipo di mezzi;
- volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito;
- percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati;
- percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate;
- messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;

27. prevedere nel capitolato speciale d'appalto per la fase di realizzazione dei viadotti e/o laddove siano presenti falde superficiali, che:

- le attività di perforazione e di esecuzione delle fondazioni di pile e spalle non determinino l'insorgere del rischio di diffusione delle sostanze inquinanti dovute ai fluidi di perforazione;
- l'utilizzazione dei fanghi di perforazione non riduca la permeabilità nelle formazioni litologiche interessate;

28. prevedere per il generale miglioramento dell'inserimento paesaggistico-ambientale delle opere:

- di preferire l'adozione di strutture a forma continua, a sezione variabile e con forme arrotondate;
- di ridefinire con particolare cura il disegno delle forme e delle superfici delle pile e delle spalle dei viadotti e della loro naturalizzazione (piantumazioni e mascheramenti), unificandone, per quanto possibile, la tipologia;
- di preferire imbocchi di galleria che si adattino alla morfologia dell'area;
- di verificare la possibilità di inserire le opere di protezione dal rumore nelle strutture portanti;

29. eseguire prima della esecuzione dei lavori, nelle aree d'intervento, con particolare riferimento alle aree in prossimità degli svincoli n. 3 Favara-Grotte «Scintilla», n. 4 Racalmuto-«Noce», n. 5 Racalmuto-Castrofilippo «Culmitella»; n. 7 Canicattì «Vecchia Dama», puntuali sopralluoghi con personale tecnico del Servizio archeologico e/o incaricato da quest'ultimo, al fine di verificare l'opportunità o meno di effettuare indagini di tipo archeologico (saggi di scavi a mano) del sottosuolo interessato ad interventi. Tutte le spese e gli oneri occorrenti per l'eventuale indagine sopradetta compresi i corrispettivi per archeologi e disegnatori esterni alla Soprintendenza dei beni culturali e ambientali di Agrigento dovranno essere previste nel progetto esecutivo. La necessità o meno di incaricare esperti, archeologi e disegnatori, esterni alla predetta Amministrazione dovrà essere accertata al momento di dare corso ai lavori e gli stessi, individuati tra personale di fiducia della medesima Amministrazione, opereranno dietro le indicazioni della Direzione del servizio archeologico della Soprintendenza;

30. proporre i previsti ponti, viadotti e/opere in rilevato, che riguardano attraversamenti di corsi d'acqua, in particolare, il tratto iniziale lato Agrigento sino all'incrocio con la «s.p. 3« bivio di Favara e il tratto in variante in prossimità del torrente Gallo d'Oro, nella maniera tale che la base delle pile non interferisca con l'alveo del corso d'acqua; particolare cura dovrà essere posta alla protezione delle sponde dell'alveo con opere di sistemazione naturalistica e di ingegneria ambientale;

31. promuovere, nelle zone prossime ai corsi d'acqua, la conservazione e valorizzazione della copertura alveo-ripariale, con interventi che avranno l'obiettivo di mantenere gli equilibri spaziali e tematici, e garantire, inoltre, il perpetuarsi di crescita di vegetazione che costituisce l'identità spaziale e tematica del paesaggio fluviale in questione;

32. in prossimità delle aree tutelate, tutte le opere murarie fuori terra necessarie alla realizzazione di sottopassi e sovrappassi e tutte le altre opere murarie necessarie, dovranno essere opportunamente trattate con rivestimenti in pietra e/o coloriture che tendano ad armonizzare il loro inserimento con gli interventi in rilevato e con l'ambiente circostante, tenendo conto della morfologia preesistente;

33. curare in modo attento e dettagliato la formazione di vegetazione ai lati dei tracciati distribuendo macchie di verde arboreo e arbustivo variamente formato ed alternato con spazi ineriti, anche formanti soluzioni di continuità, progettate in modo da aprire vedute su punti interessanti del paesaggio in funzione della velocità di progetto, curando di valorizzare vedute e scorci e mascherare opere ed elementi dissonanti per volumetrie e cromie e di non riconosciuta qualità formale; per queste ultime, ove necessario, sarà opportuno prescrivere la messa a dimora di piante adulte. Alle scarpate con forte acclività, che non siano rinverdibili con tecniche d'ingegneria naturalistica e che debbano essere rivestite con manufatti, siano applicati preferibilmente rivestimenti con elementi che consentano la crescita di vegetazione;

34. le barriere fonoschermanti nelle immediate prossimità o in tratti che attraversano aree tutelate, dovranno essere realizzate nella parte inferiore con materiale opaco fonoassorbente, di cromie e finiture compatibili con il contesto dove si inseriscono, mentre sarà opportuno che la parte superiore sia resa trasparente, realizzandola con cristalli stratificati o altro materiale similare per soluzione estetica ed efficienza. Dovrà, comunque, evitarsi l'utilizzo per i telai dell'alluminio anodizzato di colore oro o argento e la verniciatura delle sue parti con cromie (in coerenti (n.d.r) rispetto al contesto di inserimento;

35. la realizzazione dell'opera deve comprendere tutte le opere di mitigazione ambientale e paesaggistica atte a minimizzare eventuali impatti sulle componenti interessate. Gli interventi dovranno essere eseguiti tenendo conto soprattutto del ripristino dell'equilibrio ambientale esistente nell'ambito delle zone interessate dal tracciato e per le aree d'appoggio utilizzate nella fase di cantiere, provvedendone immediatamente alla loro reintegrazione negli aspetti e nei valori originari; l'allestimento e la conduzione dei cantieri devono ridurre al minimo la distruzione o alterazione del soprassuolo vegetale a causa di scavi, passaggio di mezzi di cantiere o deposito di materiali, soprattutto nelle aree acclivi, nelle quali si deve anche curare di limitare la distruzione del cotico erbaceo;

36. restano salve le prescrizioni dell'art. 90 del decreto legislativo n. 42/2004 sui ritrovamenti fortuiti;

37. eventuali varianti del tracciato che si rendessero necessarie, dovranno essere sottoposte al parere della Soprintendenza, nella considerazione che in aree viciniori al tracciato, oggetto del presente parere, insistono testimonianze d'interesse archeologico e paesaggistico;

38. essendo i metanodotti della SNAM Rete Gas S.p.A. eserciti ad alta pressione nessun intervento in immediata prossimità dei medesimi (rilievi, picchettamenti, saggi, etc.) dovrà essere fatto senza la presenza dei tecnici della SNAM;

39. arretrare opportunamente, per motivi di sicurezza, le due rampe di svincolo dello svincolo Aquilata rispetto ai portali d'imbocco e di sbocco della galleria di Pietralunga e della trincea ferroviaria;

40. presentare il progetto di dettaglio dell'interferenza tra lo svincolo di Aquilata e la galleria Pietralunga, completo di calcoli statici e delle verifiche di compatibilità di cui trattasi nelle successive raccomandazioni;

41. per tutto il tratto in affiancamento alla linea, tra le nuove progressive stradali dal km 17 + 750 al km 18 + 200 circa (corrispondenti al tratto di linea ferroviaria dal km 140 + 800 al km 141 + 200 circa), dovrà richiedersi a RFI nulla osta ex art. 60 decreto del Presidente della Repubblica n. 753/1980, mediante presentazione di progetto di dettaglio, completo di sezioni trasversali al binario;

42. per l'attraversamento della linea Caltanissetta X-Canicattì con cavalca ferrovia necessita assicurare il rispetto di una distanza tra le pile del sovrappasso e la rotaia più vicina di almeno 7,00 m, mentre l'altezza libera, misurata tra intradosso dell'impalcato stradale e il piano di rotolamento dei binari dovrà essere non minore di 7,50 m. L'autorizzazione definitiva da parte di RFI sarà concessa a seguito di presentazione del progetto di dettaglio;

43. per l'ampliamento del sottovia esistente al km 155 + 151 della linea ferroviaria Caltanissetta X-Canicattì dovrà presentarsi a RFI progetto di dettaglio completo di calcoli statici e delle verifiche di compatibilità di cui trattasi nelle successive raccomandazioni;

44. effettuare la bonifica da ordigni residuati bellici nelle aree e nei settori che saranno specificati dalla competente Autorità militare.

PARTE 2ª

RACCOMANDAZIONI

Si raccomanda di:

. assicurarsi che l'appaltatore dell'infrastruttura possegga o, in mancanza acquisisca, dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere;

2. avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; ciò anche allo scopo di promuovere la costituzione di centri di ricerca e formazione, funzionali sia alla realizzazione dell'infrastruttura sia all'ampliamento delle conoscenze scientifiche, sia alla creazione di nuove professionalità nel settore;

3. scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali;

4. al fine di perseguire l'obiettivo della minimizzazione del consumo di suolo e dell'impatto ambientale, ferma restando la necessità di garantire la riconnessione con la viabilità secondaria, per alcuni dei tratti di viabilità complementare in progetto valutare la possibilità di declassamento, privilegiando le sezioni Tipo 2 o 3 in luogo dei tronchi Tipo 1 previsti o il riadattamento della viabilità esistente e la eliminazione di alcune rotatorie negli incroci tra strade secondarie;

5. migliorare l'inserimento ambientale del viadotto Petrusa verificando la possibilità di impegnare soltanto una sponda del fiume S. Benedetto;

6. prevedere la riduzione del numero delle pile del viadotto Petrusa, pista dx, adottando luci maggiori, del tipo di quelle già previste per altri viadotti del progetto, evitando di posizionare le pile in prossimità dell'alveo bagnato del corso d'acqua, ricorrendo, se necessario all'impiego di campate a passo variabile;

7. valutare, con appositi strumenti di simulazione, l'effettivo aumento di flusso veicolare che interesserà le strade provinciali: s.p. 80 «Agrigento-Baiata-Favara»; s.p. 3 «Bivio Crocca (s.s. 115)-Favara-Bivio Caldare (S.S. 189)»; s.p. 85 dallo svincolo sulla s.s. 640 alla sua intersezione con la s.p. 13 «Favara-Racalmuto» e di quest'ultima sino all'abitato di Favara; s.p. 85 dallo svincolo con la s.s. 640 in direzione Grotte, per complessivi km 3+200, ad effetto della costruzione dei nuovi svincoli e delle controstrade previste, verifichi la necessità o meno di dar corso agli interventi proposti;

8. per quanto attiene gli svincoli n. 4 Noce, n. 5 Culmitella e n. 6 Aquilata verificare la possibilità di limitare lo sviluppo delle aree all'ingombro strettamente necessario, anche con l'inserimento di opere di contenimento di maggiore potenzialità;

9. per quanto attiene la viabilità complementare verificare in sede di progetto esecutivo la possibilità di soluzioni alternative in relazione all'attuale stato delle proprietà, che può differire sensibilmente da quanto riportato nelle planimetrie catastali non aggiornate;

10. sviluppare a servizio dell'area industriale compresa tra lo svincolo 4 e lo svincolo 5, che viene tagliata dal nuovo asse autostradale col quale sarebbe connessa solo da una viabilità rurale secondaria, una viabilità complementare propria afferente allo svincolo 5;

11. nel tratto tra lo svincolo 5 e lo svincolo 6 il nuovo asse preclude la possibilità di collegamento di tutta la fascia di c.da Roveto con la rimanente parte del territorio comunale. Verificare l'ottimizzazione della esistente strada comunale con innesto in corrispondenza del tronco 15;

12. valutare la possibilità di affiancare il tratto del tronco 15, tra la progr. 0,00 e la progr. 589,23 in adiacenza alla nuova s.s. 640;

13. valutare la possibilità di realizzare un piccolo tronco tipo «3» di collegamento tra il tronco 10 e le particoli 613, 415, 385, 384, 383, 300, 379 del foglio 61 c.ne Racalmuto, in affiancamento alla nuova s.s. 640;

14. verificare se è possibile affiancare il tronco 34 tra le progr. 0,00 e 406,42 alla nuova s.s. 640 aumentando la pendenza del tratto iniziale;

15. verificare se è possibile un piccolo spostamento della rotatoria Grottarossa verso Agrigento, modificando parzialmente anche il tronco 34;

16. valutare la possibilità di restringere la sezione stradale del tronco 14 a m 4,00 variando la tipologia del tronco da «tipo 2» a «tipo 3»;

17. valutare la possibilità di spostare leggermente il tronco B-C da un fabbricato in corso di costruzione;

18. effettuare gli opportuni sopralluoghi insieme ai tecnici dell'ENEL per verificare le eventuali modifiche da apportare alle tratte di linea elettrica parallele alla strada in progetto (riscontrati circa 40 parallelismi);

19. verificare, relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale km 23+356 che interessa i gasdotti (GAME A e B), la necessità di modificare la livelletta della strada in modo da poter assicurare una copertura minima almeno pari a quella dell'attuale attraversamento esistente;

20. verificare, relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale km 23+936 che interessa il gasdotto «Allacciamento al Comune di Racalmuto», la necessità che le attuali opere di protezione vengano estese oltre l'ingombro delle nuove carreggiate. Opere a protezione del gasdotto dovranno essere realizzate anche sullo svincolo di collegamento in sottopasso alla s.s. 640 dopo lo svincolo Noce;

21. verificare, relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale al km 39 + 400 che interessa i gasdotti (GAME A e B), la necessità, per la realizzazione dell'ampliamento della sede stradale nonché della bretella di collegamento, di una modifica alla soluzione progettuale proposta, che consenta di mantenere una distanza minima di 20 m dagli impianti della S.N.A.M. Rete Gas S.p.a. Occorrerà inoltre realizzare opere di protezione per l'interferenza con la strada vicinale Capo d'Acqua, a monte del viadotto omonimo;

22. relativamente all'interferenza relativa alla progressiva stradale al km 37+550 - 38+075 che interessa i gasdotti (GAME A e B), trasmettere a SNAM Rete Gas S.p.a. le sezioni per l'intero tratto di parallelismo dei gasdotti con le sedi stradali della s.s. 640 e della bretella di collegamento al fine di poter valutare l'entità dell'interferenza con le fasce di rispetto dei metanodotti. Ricercare insieme ai tecnici di SNAM Gas soluzioni progettuali che consentano la salvaguardia della condotta;

23. relativamente all'adeguamento della R.T. «Canicattì» verificare interferenza con i gasdotti;

24. verificare in relazione alla consistenza delle opere stradali interferenti con il manufatto ferroviario (galleria di Pietralunga) la possibilità di allontanare dal contesto ferroviario le opere relative allo svincolo stradale di Aquilata;

25. qualora non risultasse possibile accedere alla predetta raccomandazione accertare a mezzo calcolo di verifica, la compatibilità tra le nuove opere stradali relative allo svincolo di Aquilana e la galleria ferroviaria di Pietralunga, atteso che le strutture di rivestimento interno di tale manufatto sono del tipo ad arco rovescio con piedritti e calotta in pietrame;

26. qualora non risultasse possibile accedere alla raccomandazione 24 le progettate opere di protezione della galleria di Pietralunga, impalcato, pali, etc., dovranno essere localizzate in modo che ogni eventuale incremento delle sollecitazioni nell'ammasso al contorno della galleria non vada ad estrinsecare i relativi effetti sulle strutture del manufatto ferroviario;

27. qualora non risultasse possibile accedere alla raccomandazione 24 anche gli interventi diretti a ridurre lo spessore del ricoprimento esistente sulla galleria dovranno essere attentamente considerati, in quanto eccessivi alleggerimenti potrebbero innescare squilibri tensionali nell'ammasso consolidato, con potenziali ripercussioni negative riguardo la stabilità complessiva della struttura ferroviaria;

28. verificare, in alternativa alla soluzione progettuale riguardante l'ampliamento del sottovia esistente al km 155+151 della linea ferroviaria Caltanissetta X - Canicattì, la realizzazione di un manufatto scatolare in c.a. fuori opera ed il successivo varo mediante spinta di martinetti idraulici. Tale tecnica risulta maggiormente compatibile con le esigenze di RFI;

29. prendere accordi con i tecnici della TERNA S.p.A., per dar corso alle attività di progettazione finalizzate alla rimozione delle interferenze sulla base del programma lavori del progetto in esame;

30. trasmettere in fase di progetto esecutivo apposita documentazione tecnica per la definizione dei dettagli esecutivi per la risoluzione delle interferenze relative alla Voltano S.p.a.;

31. valutare la possibilità di inserire la condotta idraulica del Consorzio C.A.T.S, anziché nel tubo camicia diametro 1200 mm di progetto, in uno scatolare ispezionabile delle dimensioni nette 2,00 * 2,00 mq senza modificare il tracciato.

ALLEGATO 2
Delibera n. 156/2005

ELENCO ELABORATI

N.	CODICE		TITOLO ELABORATO
			ESPROPRI
	PD	ESR01	Relazione al Piano di Esproprio e stima
	PD	ESR02	Schede e stima fabbricati da demolire
			Elenco ditte da espropriare
	PD	ESD01	Comune Agrigento
	PD	ESD02	Comune Favara
	PD	ESD03	Comune Racalmuto
	PD	ESD04	Comune Castrofilippo
	PD	ESD05	Comune Canicattì
	PD	ESD06	Comune Caltanissetta
			Piani particellari di esproprio
			Comune di Agrigento
	PD	ESAG01	Tavola 1/3
	PD	ESAG02	Tavola 2/3
	PD	ESAG03	Tavola 3/3
			Comune di Favara
	PD	ESFA01	Tavola 1/4
	PD	ESFA02	Tavola 2/4
	PD	ESFA03	Tavola 3/4
	PD	ESFA04	Tavola 4/4
			Comune di Racalmuto
	PD	ESRA01	Tavola 1/3
	PD	ESRA02	Tavola 2/3
	PD	ESRA03	Tavola 3/3
			Comune di Castrofilippo
	PD	ESCA01	Tavola 1/1
			Comune di Canicattì
	PD	ESCC01	Tavola 1/5
	PD	ESCC02	Tavola 2/5
	PD	ESCC03	Tavola 3/5
	PD	ESCC04	Tavola 4/5
	PD	ESCC05	Tavola 5/5
			Comune di Caltanissetta
	PD	ESCL01	Tavola 1/2
	PD	ESCL02	Tavola 2/2

06A07477

DELIBERAZIONE 29 marzo 2006.

Primo programma delle opere strategiche (legge n. 443/2001). Progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: Sistema Mose (cup 051B02000050001) - ulteriore finanziamento. (Deliberazione n. 74/06).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 29 novembre 1984, n. 798, concernente «Nuovi interventi per la salvaguardia di Venezia»;

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, (c.d. legge obiettivo), che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1. della legge n. 443/2001 ed autorizza limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo Comitato e per interventi nel settore idrico di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Visto il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001 e che in particolare, all'art. 16, richiama le previsioni della citata legge n. 798/1984, nonché quelle delle leggi 16 aprile 1973, n. 171, e 5 febbraio 1992, n. 139, e successive modifiche ed integrazioni, del pari relative alle procedure speciali per la salvaguardia di Venezia;

Visti, in particolare, l'art. 1 della legge n. 443/2001, come modificato dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria per le infrastrutture strategiche e la funzione di supporto per le attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita «struttura tecnica di missione»;

Visto l'art. 80, comma 28, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, ai sensi del quale una quota degli importi di cui al citato art. 13 della legge n. 166/2002 può essere destinata al finanziamento degli interventi previsti dall'art. 6 della richiamata legge n. 798/1984, con le modalità ivi indicate, nonché degli interventi oggetto delle relative ordinanze di protezione civile;

Visto l'art. 11 della legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», secondo il quale, a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un codice unico di progetto (CUP), e viste le delibere attuative di questo Comitato;

Visto l'art. 4 della legge 24 dicembre 2003, n. 350, e visti in particolare:

i commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di risorse, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

il comma 177, come modificato e integrato dall'art. 1, comma 13, del decreto-legge 12 luglio 2004 n. 168, convertito nella legge 30 luglio 2004, n. 191, nonché dall'art. 16 della legge 21 marzo 2005, n. 39, che reca precisazioni sui limiti di impegno iscritti nel bilancio dello Stato in relazione a specifiche disposizioni legislative;

Visto il decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189, che apporta modifiche ed integrazioni al citato decreto legislativo n. 190/2002;

Vista la legge 23 dicembre 2005, n. 266, e visti in particolare:

l'art. 1, comma 78, che autorizza un contributo annuale di 200 milioni di euro per quindici anni, a decorrere dall'anno 2007, per interventi infrastrutturali, prevedendo — tra l'altro — il finanziamento di opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla citata legge n. 443/2001;

l'art. 1, comma 85, che integra le richiamate disposizioni sui limiti di impegno;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121, (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo Programma delle infrastrutture strategiche, che include il progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: Sistema Mose - per un costo complessivo di 4.131,655 Meuro;

Vista la delibera 29 novembre 2002, n. 109 (*Gazzetta Ufficiale* n. 58/2003), con la quale questo Comitato ha assegnato all'opera, a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002, l'importo complessivo di 450 Meuro, in termini di volume di investimento;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini dalla vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel primo programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2003, n. 72 (*Gazzetta Ufficiale* n. 282/2003), con la quale questo Comitato, in relazione al disposto dell'art. 80, comma 28, della legge n. 289/2002 e sulla base delle indicazioni fornite dal Comitato interministeriale istituito dall'art. 4 della legge n. 798/1984, ha parzialmente modificato la citata delibera n. 109/2002, ripartendo tra il soggetto aggiudicatore dell'opera, individuato nel Consorzio Venezia Nuova, ed il Comune di Venezia il limite complessivo di 40,899 Meuro di cui a detta delibera;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (*Gazzetta Ufficiale* n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato art. 4, comma 140, della legge n. 250/2003;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 40 (*Gazzetta Ufficiale* n. 21/2005), con la quale questo Comitato ha assegnato al Consorzio Venezia Nuova un contributo massimo quindicennale di 64,888 Meuro a valere sul quarto limite di impegno previsto dall'art. 1 della legge n. 166/2002, come rifinanziato dall'art. 4 della legge n. 350/2003, contributo suscettibile di generare un volume di investimenti di 709 Meuro;

Vista la delibera 20 dicembre 2004, n. 75 (*Gazzetta Ufficiale* n. 92/2005), con la quale questo Comitato - in relazione al disposto dell'art. 80, comma 28, della legge n. 289/2002, prorogato dall'art. 23-*quater* della legge 27 febbraio 2004, n. 47, e sulla base delle indicazioni fornite dal citato Comitato Interministeriale di cui dall'art. 4 della legge n. 798/1984 - ha parzialmente modificato la citata delibera n. 40/2004, ripartendo tra il Consorzio Venezia Nuova e i Comuni di Venezia e di Chioggia, il contributo complessivo di 64,888 Meuro di cui a detta delibera e assegnando, in particolare, al soggetto aggiudicatore il 90% del contributo stesso, pari a 58,399 Meuro annui e corrispondente a un volume di investimento di 638,100 Meuro;

Vista la circolare del Ministero dell'economia e delle finanze - Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato 5 aprile 2004, n. 13 (*Gazzetta Ufficiale* n. 66/2004/S.O.), nella quale sono state affrontate le tematiche dei limiti di impegno ed è stato, tra l'altro, precisato che l'assunzione dell'impegno contabile non è necessariamente correlata con la concessione di un eventuale mutuo o l'effettuazione di altre operazioni di finanziamento;

Vista la delibera adottata in data odierna, n. 75, con la quale si è proceduto alla ricognizione delle risorse disponibili;

Vista la nota con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso la relazione istruttoria sul «progetto di salvaguardia della laguna e della città di Venezia: sistema MO.S.E.», proponendo di procedere ad una terza assegnazione, di 650 Meuro in termini di volume di investimenti, inferiore alla richiesta avanzata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Magistrato alle Acque di Venezia, ma tale da consentire, comunque, lo sviluppo del programma di realizzazione dell'opera senza scostamenti significativi;

Vista la nota 20 gennaio 2006, n. 39-GAB, con cui il Magistrato alle Acque fornisce chiarimenti sul fabbisogno finanziario residuo dell'opera;

Vista la nota 31 gennaio 2006, n. 72, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dichiara di condividere i contenuti della nota di cui sopra;

Vista la nota 10 marzo 2006, n. 187-GAB, con la quale il Magistrato alle Acque trasmette, su richiesta del menzionato Ministero, la «relazione istruttoria per ulteriore fabbisogno finanziario, terza tranche» dell'opera in questione;

Vista la nota in data 21 marzo 2006, n. 18734/2006/SP, con la quale il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti formula proposte di assegnazione delle risorse ex art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 considerate allocabili da questo Comitato;

Considerato che nella citata delibera n. 109/2002 i finanziamenti disponibili, a carico delle diverse leggi di spesa, per le opere di cui si compone il «sistema MO.S.E.» venivano quantificati in complessivi 2.681,958 Meuro e che il quadro complessivo delle ulteriori esigenze finanziarie, come approvato dal Comitato tecnico di magistratura, veniva valutato in 3.440,74 Meuro;

Considerato che il documento di programmazione infrastrutturale, allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria (DPEF) 2006-2009 ed esaminato da questo Comitato nella seduta del 15 luglio 2005, conferma in 4.131 Meuro il costo dell'opera riportato nella delibera n. 121/2001;

Udita la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che formula le definitive proposte di assegnazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 rivedendo in diminuzione gli importi da attribuire al Consorzio Venezia Nuova e in particolare quantificando in 380 Meuro l'importo della 3ª tranche di finanziamento per il «sistema M.O.S.E.»;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

PRENDE ATTO

delle risultanze dell'istruttoria di cui in premessa ed in particolare:

che il Consorzio Venezia Nuova, soggetto aggiudicatore in qualità di concessionario del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Magistrato alle Acque di Venezia per la realizzazione delle attività di salvaguardia di competenza dello Stato, opera in base agli obiettivi indicati dal c.d. «Piano Generale degli Interventi» che comprende, tra le altre, le opere di regolazione delle maree alle tre bocche di porto (Sistema MO.S.E.);

che tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti-Magistrato alle Acque di Venezia e il Consorzio Venezia Nuova è stato stipulato l'atto aggiuntivo alla Convenzione generale che introduce, tra l'altro, il criterio del prezzo chiuso per le opere necessarie al «Sistema M.O.S.E.»;

che il relativo decreto presidenziale di approvazione è stato registrato alla Sezione di Controllo per il Veneto della Corte dei conti in data 8 luglio 2005, reg. 2, fg. 47;

che nel suddetto atto aggiuntivo, che presuppone anche una dettagliata scansione della produzione e dei relativi finanziamenti per garantire il completamento dell'opera entro il 31 dicembre 2012, il costo dell'opera stessa — al lordo delle assegnazioni deliberate da questo Comitato ed al netto di un importo complessivo di 111,729 Meuro, reso disponbile in una prima fase di

attività sulle risorse della legge n. 798/1984 — viene rideterminato in 4.159,897 Meuro, con un aumento che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti individua nello 0,7% rispetto alla previsione iniziale formulata nel 2001;

che il Magistrato alle Acque, nella citata nota del 20 gennaio 2006 e nella relazione aggiornata, indica in 1.199,829 Meuro i finanziamenti concessi sinora all'opera (di cui 111,729 - come esposto - a carico della legge n. 798/1984 e 1.088,100 assegnati da questo Comitato), specificando che l'importo a tale Titolo riportato nella delibera n. 109/2002 concerne invece l'insieme dei finanziamenti recati dalla legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e destinati a garantire la realizzazione di tutti gli obiettivi di cui all'art. 3 della più volte menzionata legge n. 798/1984 e la cui esecuzione è affidata in concessione al Consorzio Venezia Nuova;

che circa l'80% di detti finanziamenti, per un totale di 912,795 Meuro, risulta già impegnato in lavori in corso di esecuzione e che, più specificatamente, risultano impegnati i citati finanziamenti assegnati a carico della legge n. 798/1984 e 801,066 Meuro a valere sulle risorse attribuite da questo Comitato;

che il fabbisogno residuo viene quantificato in 3.071,797 Meuro (3.709,897 al lordo dell'ultima assegnazione di questo Comitato non ancora erogata al momento della stipula dell'atto aggiuntivo) e che il Magistrato alle Acque, nei documenti richiamati, rapporta l'incremento delle esigenze finanziarie, rispetto ai contenuti della delibera n. 109/2002, alla circostanza che quest'ultima era riferita esclusivamente alla progettazione esecutiva e alla costruzione delle opere mobili alle bocche di porto e alle opere complementari, mentre l'atto aggiuntivo alla Convenzione generale ricomprende nel costo dell'opera, a seguito dell'evoluzione progettuale e soprattutto a seguito della definizione del «prezzo chiuso», anche gli interventi di carattere morfologico strettamente connessi al regime di funzionamento delle suddette opere mobili e che risulterebbero già inclusi — per il minor importo di 690,915 Meuro — nel valore complessivo dell'opera riportato nella delibera n. 121/2001;

che il piano economico-finanziario sintetico non evidenzia ritorno economico ritraibile dalla gestione dell'opera, posto che il quadro normativo non prevede l'applicazione di tariffe o altri ricavi unitari;

Delibera:

1. Per la continuazione dei lavori relativi al «progetto per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia: Sistema MO.S.E.» (CUP 051B02000050001) è attribuito al Consorzio Venezia Nuova un contributo massimo di 33.972.414 euro per 15 anni a valere sui fondi recati dall'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005 con decorrenza dal 2007: detto contributo, suscettibile di sviluppare un volume di investimento di 380.000.000 euro, è quantificato includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari e porta il totale dei finanziamenti deliberati da questo Comitato, a carico delle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche, ad un livello contenuto entro il «fabbisogno residuo» quantificato nella delibera n. 109/2002.

2. In sede di ulteriore richiesta di assegnazione di finanziamenti al sistema «MO.S.E.» il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti fornirà un quadro aggiornato dello stato di attuazione dell'opera e una specifica più particolareggiata dell'utilizzo effettivo dei finanziamenti che, secondo la richiamata delibera n. 109/2002, erano disponibili al 30 settembre di quell'anno.

3. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti continuerà a garantire un adeguato meccanismo di monitoraggio ed a svolgere gli adempimenti necessari per consentire a questo Comitato di assolvere ai compiti di vigilanza previsti dall'art. 2, comma 2, lettera *d)* del decreto legislativo n. 190/2002, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003.

Roma, 29 marzo 2006

Il Presidente
BERLUSCONI

Il segretario del CIPE
BALDASSARRI

Registrata alla Corte dei conti il 31 luglio 2006
Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 5 Economia e finanze, foglio n. 176

06A07442

AGENZIA DELLE DOGANE

DETERMINAZIONE 10 agosto 2006.

Revoca dell'autorizzazione all'istituzione e gestione di un centro di raccolta e smistamento merci presso la società Insam Herbert di Ortisei concessa con decreto ministeriale prot. n. 6230 del 20 ottobre 1982.

IL DIRETTORE REGIONALE PER IL TRENTINO-ALTO ADIGE

Visto il decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, di riforma dell'organizzazione del Governo, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59;

Visto il decreto ministeriale n. 1390 del 28 dicembre 2000 che ha reso esecutive, a decorrere dal 1° gennaio 2001, le agenzie fiscali previste dagli articoli dal 62 al 65 del citato decreto legislativo n. 300/1999;

Visto lo statuto dell'Agenzia delle dogane, deliberato dal comitato direttivo il 5 dicembre 2000 ed integrato con delibera del 30 gennaio 2001;

Visto l'art. 7, commi 1 e 5, del regolamento di amministrazione dell'Agenzia delle dogane, circa la competenza del direttore regionale sull'organizzazione degli uffici locali;

Visto l'art. 127 del T.U.L.D. approvato con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43;

Visto il decreto ministeriale prot. n. 6230 del 20 ottobre 1982 con il quale la società Insam Herbert di Ortisei era stata autorizzata a gestire presso i propri impianti ubicati in Ortisei alla via Trebinger n. 18, un centro di raccolta e smistamento di merci oggetto di operazioni doganali;

Atteso che detto centro non è mai stato attivato;

Vista la nota prot. n. 19108 dell'11 aprile 2006 con la quale l'ufficio delle dogane di Bolzano ha comunicato che la ditta sopramenzionata è stata assorbita dalla Insam trasporti internazionali di Ortisei che ha dichiarato di non essere interessata all'autorizzazione di che trattasi;

Ravvisata la necessità di procedere alla formale revoca dell'autorizzazione;

Adotta

la seguente determinazione:

È revocata l'autorizzazione ad istituire e gestire un centro di raccolta e smistamento merci concessa con il decreto ministeriale prot. n. 6230 del 20 ottobre 1982.

La presente determinazione sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Bolzano, 10 agosto 2006

Il direttore regionale: Venturelli

06A07906

COMMISSIONE NAZIONALE PER LE SOCIETÀ E LA BORSA

DELIBERAZIONE 8 agosto 2006.

Elevazione per le azioni ordinarie emesse da Banca Fideuram S.p.a. della percentuale prevista dall'articolo 108 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58. (Deliberazione n. 15540).

LA COMMISSIONE NAZIONALE PER LE SOCIETÀ E LA BORSA

Vista la legge 7 giugno 1974, n. 216;

Visto il decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58;

Visto l'art. 108 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che impone a chiunque venga a detenere una partecipazione in una società quotata superiore al novanta per cento di promuovere un'offerta pubblica di acquisto sulla totalità delle azioni con diritto di voto al prezzo fissato dalla Consob, se non ripristina entro quattro mesi un flottante sufficiente ad assicurare il regolare andamento delle negoziazioni;

Visto l'art. 112 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, che attribuisce alla Consob il potere di elevare per singole società, sentita la società di gestione del mercato, la percentuale prevista dal citato art. 108;

Visto l'art. 50, comma 2, del proprio regolamento del 14 maggio 1999, n. 11971;

Vista la comunicazione Consob DME/2078716 del 2 dicembre 2002 con la quale si stabiliscono i criteri generali per l'esercizio dei poteri previsti dall'art. 112 del decreto legislativo n. 58/1998, in materia di modifica della percentuale di flottante rilevante per l'OPA residuale indicata dall'art. 108 del medesimo decreto;

Vista la comunicazione del 4 luglio 2006 effettuata, ai sensi dall'art. 102, connna 1, del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, dal gruppo Sanpaolo IMI in relazione all'offerta pubblica di acquisto promossa da Eurizon Financial Group S.p.a. e diretta a conseguire la totalità delle azioni ordinarie emesse da Banca Fideuram S.p.a.;

Considerato che, a seguito della citata operazione, potrebbe risultare per le azioni ordinarie emesse da Banca Fideuram S.p.a. una soglia di possesso superiore al limite del 90 per cento stabilito dall'art. 108 del decreto legislativo n. 58/1998;

Vista la comunicazione di Borsa Italiana S.p.a. del 25 luglio 2006, con la quale la stessa ha proposto di adottare per Banca Fideuram S.p.a., ai fini della promozione di un'offerta pubblica di acquisto residuale sulle azioni ordinarie emesse dalla predetta società, una soglia di possesso superiore al 90 per cento e pari al 90,5 per cento del relativo capitale ordinario;

Ritenuto che una percentuale di flottante per le azioni ordinarie emesse da Banca Fideuram S.p.a. pari al 9,5 per cento, corrispondente ad una capitalizzazione, calcolata sulla base della media ponderata dei prezzi ufficiali rilevati nel periodo compreso tra il 4 gennaio ed il 3 luglio 2006, pari a circa 443 milioni di euro, è idonea ad assicurare un regolare andamento delle negoziazioni;

Delibera:

Ai sensi dell'art. 112 del decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, per le azioni ordinarie emesse da Banca Fideuram S.p.a. la percentuale prevista dall'art. 108 del medesimo decreto è elevata al 90,5 per cento.

La presente delibera sarà pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica e nel Bollettino della Consob.

Roma, 8 agosto 2006

Il presidente: Cardia

06A07927

ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

MINISTERO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

Cambi di riferimento rilevati a titolo indicativo

Tassi giornalieri di riferimento rilevati a titolo indicativo secondo le procedure stabilite nell'ambito del Sistema europeo delle Banche centrali e comunicati dalla Banca d'Italia, adottabili, fra l'altro, dalle Amministrazioni statali ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 15 dicembre 2001, n. 482.

Cambi del giorno 21 agosto 2006

Dollaro USA	1,2919
Yen	149,43
Lira cipriota	0,5759
Corona ceca	28,137
Corona danese	7,4612
Corona estone	15,6466
Lira sterlina	0,68080
Fiorino ungherese	278,56
Litas lituano	3,4528
Lat lettone	0,6959
Lira maltese	0,4293
Zloty polacco	3,9026
Corona svedese	9,2095
Tallero sloveno	239,58
Corona slovacca	37,653
Franco svizzero	1,5785
Corona islandese	90,10
Corona norvegese	8,0480
Lev bulgaro	1,9558
Kuna croata	7,2880
Nuovo leu romeno	3,5258
Rublo russo	34,4360
Nuova lira turca	1,8672
Dollaro australiano	1,6920
Dollaro canadese	1,4440
Yuan cinese	10,2908
Dollaro di Hong Kong	10,0448
Rupia indonesiana	11711,72
Won sudcoreano	1235,83
Ringgit malese	4,7406
Dollaro neozelandese	2,0158
Peso filippino	66,055
Dollaro di Singapore	2,0286
Baht tailandese	48,389
Rand sudafricano	9,0358

Cambi del giorno 22 agosto 2006

Dollaro USA	1,2812
Yen	149,17
Lira cipriota	0,5759
Corona ceca	28,168
Corona danese	7,4610
Corona estone	15,6466
Lira sterlina	0,67840
Fiorino ungherese	277,53
Litas lituano	3,4528
Lat lettone	0,6960
Lira maltese	0,4293
Zloty polacco	3,9005
Corona svedese	9,1973
Tallero sloveno	239,59
Corona slovacca	37,655
Franco svizzero	1,5777
Corona islandese	89,85
Corona norvegese	8,0275
Lev bulgaro	1,9558
Kuna croata	7,2880
Nuovo leu romeno	3,5290
Rublo russo	34,2730
Nuova lira turca	1,8649
Dollaro australiano	1,6804
Dollaro canadese	1,4317
Yuan cinese	10,2066
Dollaro di Hong Kong	9,9632
Rupia indonesiana	11621,12
Won sudcoreano	1225,28
Ringgit malese	4,7097
Dollaro neozelandese	2,0089
Peso filippino	65,738
Dollaro di Singapore	2,0177
Baht tailandese	48,192
Rand sudafricano	9,1363

N.B. — Tutte le quotazioni sono determinate in unità di valuta estera contro 1 euro (valuta base).

06A07935-06A07940

MINISTERO DELLA DIFESA

Passaggio dal demanio al patrimonio dello Stato di un immobile sito nel comune di Milano

Con decreto interdirettoriale n. 1349 datato 30 marzo 2006 è stato disposto il passaggio dal demanio pubblico dello Stato - ramo difesa a quella dei beni del patrimonio dello Stato, dell'immobile demaniale denominato «casermetta ex Dicat» di via Sella Nuova di Milano riportato nel catasto del suddetto comune al foglio 421, particelle 6, 7, 8 e 9 della superficie di mq. 682, è iscritto tra i beni di demanio pubblico dello Stato - ramo difesa.

06A07924

MINISTERO DEL LAVORO E DELLA PREVIDENZA SOCIALE

Provvedimenti concernenti l'accertamento della sussistenza dello stato di grave crisi dell'occupazione e la corresponsione del trattamento speciale di disoccupazione, ai sensi dell'articolo 11 della legge n. 223/1991.

Con decreto n. 38935 del 21 luglio 2006 è accertata la sussistenza dello stato di grave crisi dell'occupazione per un massimo di ventisette mesi, a decorrere dal 31 maggio 2004, in conseguenza del previsto completamento degli impianti industriali e delle opere pubbliche di grandi dimensioni di seguito elencate, realizzati nell'area: area del comune di Messina, imprese impegnate nei lavori di costruzione dell'autostrada Messina-Palermo. Lotti 26/bis e 27 I stralcio - Canneto di Caronia.

In conseguenza dell'accertamento di cui al precedente punto, con decreto n. 38937 del 21 luglio 2006 è stata autorizzata la corresponsione dal 31 maggio 2004 al 31 agosto 2006, del trattamento speciale di disoccupazione, nella misura prevista dall'art. 7, legge 23 luglio 1991, n. 223, in favore dei lavoratori edili licenziati dalle imprese edili ed affini impegnate nell'area e nelle attività sopra indicare.

Con decreto n. 38936 del 21 luglio 2006 è accertata la sussistenza dello stato di grave crisi dell'occupazione per un massimo di ventisette mesi, a decorrere dal 15 giugno 2005, in conseguenza del previsto completamento degli impianti industriali e delle opere pubbliche di grandi dimensioni di seguito elencate, realizzati nell'area: area del

comune di Messina; imprese impegnate nei lavori di costruzione dell'Autostrada Messina-Palermo. Lotti 26/bis e 27 I stralcio - Canneto di Caronia.

In conseguenza dell'accertamento di cui al precedente punto, con decreto n. 38938 del 21 luglio 2006 è stata autorizzata la corresponsione dal 15 giugno 2005 al 14 settembre 2007, del trattamento speciale di disoccupazione, nella misura prevista dall'art. 7, legge 23 luglio 1991, n. 223, in favore dei lavoratori edili licenziati dalle imprese edili ed affini impegnate nell'area e nelle attività sopra indicate.

06A07925-06A07926

Provvedimenti concernenti la concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale

Con decreto n. 38850 del 4 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Saint-Gobain LMC S.r.l. con sede in Cervignano del Friuli (Udine), unità di Cervignano del Friuli (Udine), per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38851 del 4 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Confezioni Granci S.r.l. con sede in Sannicandro di Bari (Bari), unità di Molfetta (Bari) per il periodo dal 2 gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38852 del 4 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Allegro Silvano S.n.c. con sede in Vicenza, unità di Vicenza per il periodo dal 30 gennaio 2006 al 29 gennaio 2007.

Con decreto n. 38855 del 4 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Tre Elle Confezioni S.r.l. con sede in Ceglie Messapica (Brindisi), unità di Ceglie Messapica (Brindisi) per il periodo dal 12 gennaio 2006 all'11 gennaio 2007.

Con decreto n. 38856 del 4 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Tintoria Superjet S.p.a. con sede in Crevacuore (Biella), unità di Crevacuore (Biella) per il periodo dal 13 febbraio 2006 al 12 febbraio 2007.

Con decreto n. 38857 del 5 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Mazzilli Adelfo e Figli S.r.l. con sede in Ariccia (Roma), unità di Ariccia (Roma) per il periodo dal 14 dicembre 2005 al 13 giugno 2006.

Con decreto n. 38858 del 6 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Miroglio S.p.a. con sede in Alba (Cuneo), unità di Alba Govone (Cuneo) per il periodo dal 15 febbraio 2006 al 14 agosto 2006.

Con decreto n. 38859 del 6 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Injectalia S.r.l. con sede in Roma, unità di Pomezia (Roma) per il periodo dal 1º ottobre 2005 al 31 marzo 2006.

Con decreto n. 38860 del 6 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Injectalia S.r.l. con sede in Roma, unità di Pomezia (Roma) per il periodo dal 1º aprile 2006 al 31 marzo 2007.

Con decreto n. 38861 del 6 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Ati Packaging S.r.l. con sede in Rovereto (Trento), unità di Rovereto (Trento) per il periodo dal 1º aprile 2006 al 30 settembre 2006.

Con decreto n. 38862 del 6 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della CIEMME Società a responsabilità limitata con sede in San Giorgio la Molara (Benevento), unità di Molinara (Benevento) per il periodo dal 1º febbraio 2005 al 31º gennaio 2006.

Con decreto n. 38863 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Soncini di Soncini F. & C. Società in accomandita semplicc con sede in Quarto d'Altino (Venezia), unità di Quarto d'Altino (Venezia) per il periodo dal 20 marzo 2006 al 19 marzo 2007.

Con decreto n. 38864 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della ESSEPIESSE Società per azioni con sede in Fiorano Modenese (Modena), unità di Fiorano Modenese (Modena) per il periodo dal 13 febbraio 2006 al 12 febbraio 2007.

Con decreto n. 38865 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Vivì Bikes S.r.l. con sede in Pozzaglio ed Uniti (Cremona), unità di Pozzaglio ed Uniti (Cremona), per il periodo dal 6 marzo 2006 al 05 marzo 2007.

Con decreto n. 38866 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Europomella S.p.a. con sede in Ferentino (Frosinone), unità di Ferentino (Frosinone), per il periodo dal 1º giugno 2006 al 31 maggio 2007.

Con decreto n. 38867 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Smeco S.p.a. con sede in Roma, unità di Fiuggi (Frosinone), Rocca di Papa (Roma), Roma, Santa Marinella (Roma), Lariano (Roma), per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38868 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Mariano Campanile S.r.l. con sede in Secondigliano (Napoli), unità di Napoli per il periodo dall'11 gennaio 2006 al 10 gennaio 2007.

Con decreto n. 38869 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Semar S.r.l. con sede in Portacomaro (Asti), unità di Portacomaro (Asti) per il periodo dal 10 aprile 2006 al 9 aprile 2007.

Con decreto n. 38873 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Rieter Automotive Fimit S.p.a. con sede in Milano, unità di Pignataro Maggiore (Caserta) per il periodo dal 1º febbraio 2006 al 31 gennaio 2007.

Con decreto n. 38874 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Sinterama Società per azioni con sede in Sandigliano (Biella), unità di Sandigliano (Biella), per il periodo dal 10 novembre 2005 al 9 novembre 2006.

Con decreto n. 38875 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Elsag Banklab S.p.a. con sede in Genova, unità di Roma, Torino, per il periodo dal 17 novembre 2004 al 16 maggio 2006.

Con decreto n. 38876 del 10 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per concordato preventivo della Industria Centenari e Zinelli S.p.a. con sede in Cuggiono (Milano), unità di Cuggiono (Milano), per il periodo dal 1º dicembre 2005 al 30 novembre 2006.

Con decreto n. 38888 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Tessitura di Novara S.p.a. con sede in Milano, unità di Novara per il periodo dal 1º febbraio 2006 al 31 gennaio 2007.

Con decreto n. 38889 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della New Interline S.p.a. con sede in Matera, unità di Matera per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 30 giugno 2006.

Con decreto n. 38890 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Safilo S.p.a. con sede in Pieve di Cadore (Belluno), unità di Calalzo di Cadore (Belluno), Coseano (Udine) per il periodo dal 9 gennaio 2006 all'8 gennaio 2007.

Con decreto n. 38891 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Promec Automotive S.r.l. con sede in Settimo Torinese (Torino), unità di Settimo Torinese (Torino), per il periodo dal 3 febbraio 2006 al 2 febbraio 2007.

Con decreto n. 38892 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Barberis c/o Carrozzeria Bertone S.r.l. con sede in Cornate d'Adda (Milano), unità di Grugliasco (Torino) per il periodo dal 23 febbraio 2005 al 10 luglio 2006.

Con decreto n. 38893 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della - Servizi Turistici S.r.l. con sede in Napoli, unità di Napoli, Parma, per il periodo dal 20 dicembre 2005 al 19 giugno 2006.

Con decreto n. 38895 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Cooperativa Portabagagli c/o F.S. Società cooperativa a responsabilità con sede in Milano, unità di Bergamo, Brescia, Cremona, Domodossola (Verbania), Gallarate (Varese), Lecco, Milano, Treviglio (Bergamo), Voghera (Pavia) per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38896 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Coopservice c/o F.S. con sede in Cavriago (Reggio Emilia), unità di Catania per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38897 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Facind S.r.l. con sede in Perignano di Lari (Pisa) per il periodo dal 1º settembre 1993 al 25 luglio 1994.

Con decreto n. 38898 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Henriette Confezioni S.p.a. con sede in Castenedolo (Brescia), unità di Castenedolo (Brescia), per il periodo dal 1º maggio 2006 al 31 ottobre 2006.

Con decreto n. 38899 del 13 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Sogefi Filtration S.p.a. con sede in Mantova, unità di Santantonino di Susa (Torino) per il periodo dal 2 gennaio 2006 al 1º luglio 2006. Il presente decreto annulla e sostituisce il decreto direttoriale n. 38609 dell'11 maggio 2006.

Con decreto n. 38906 del 14 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Oms Ferroviaria S.r.l. con sede in Poppi (Arezzo), unità di Poppi (Arezzo), per il periodo dal 6 febbraio 2006 al 5 febbraio 2007.

Con decreto n. 38907 del 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Pierrel S.p.a., con sede in Milano, unità di Capua (Caserta) per il periodo dal 1º giugno 2006 al 30 novembre 2006.

Con decreto n. 38908 del 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della Dalle Carbonare S.p.a., con sede in Scurelle (Trento), unità di Malo (Vicenza), Scurelle (Trento), Verona, per il periodo dal 10 maggio 2006 al 9 maggio 2007.

Con decreto n. 38910 del 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della Lavanderie meccaniche Dominio Giulio S.r.l., con sede in Busca (Cuneo), unità di Busca (Cuneo), per il periodo dal 29 ottobre 2005 al 28 ottobre 2006.

Con decreto n. 38911 del 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della Gruppo tecnico industriale S.r.l. con sede in Ivrea (Torino), unità di Isili (Nuoro), Ivrea (Torino), per il periodo dal 24 febbraio 2006 al 23 febbraio 2007.

Con decreto n. 38912 deI 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della S.I.S. S.p.a. con sede in Vittoria (Ragusa), unità di Acate (Ragusa), Fondi (Latina), Gela (Caltanissetta), Marsala (Trapani), Pozzallo (Ragusa), Scicli (Ragusa), Vittoria (Ragusa), per il periodo dal 1º aprile 2006 al 31 marzo 2007.

Con decreto n. 38913 del 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Visentin S.p.a. con sede in Pogno (Novara), unità di Pettenasco (Novara), Pogno (Novara), per il periodo dal 3 aprile 2006 al 2 aprile 2007.

Con decreto n. 38914 del 18 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della CO.TR.IM. Soc. Coop. Societa cooperativa a responsabilità con sede in Bitonto (Bari), unità di Bari, per il periodo dal 22 maggio 2006 al 21 maggio 2007.

Con decreto n. 38917 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della F.A.G.E.P. S.r.l. con sede in Milano, unità di Villanterio (Pavia), per il periodo dal 28 marzo 2006 al 27 marzo 2007.

Con decreto n. 38918 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della Halley moda S.r.l. con sede in Clusone (Bergamo), unità di Clusone (Bergamo) per il periodo dal 7 aprile 2006 al 6 aprile 2007.

Con decreto n. 38919 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della Sineda S.r.l. con sede in Milano, unità di Milano, per il periodo dal 20 marzo 2006 al 19 marzo 2007.

Con decreto n. 38920 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per concordato preventivo della Maglificio Barbara S.r.l. con sede in Busto Arsizio (Varese), unità di Busto Arsizio (Varese), per il periodo dal 12 aprile 2006 all'11 aprile 2007.

Con decreto n. 38921 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della Alchera Solutions S.p.a. con sede in Milano, unità di Soveria Mannelli (Catanzaro) per il periodo dal 18 maggio 2006 al 17 maggio 2007.

Con decreto n. 38922 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Kautex Textron Italia c/o Fiat Auto S.r.l. con sede in Frosinone, unità di Piedimonte San Germano (Frosinone) per il periodo dal 3 gennaio 2006 al 2 gennaio 2007.

Con decreto n. 38923 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per conversione aziendale della Aticarta S.p.a., con sede in Milano, unità di Pompei (Napoli) per il periodo dal 18 aprile 2006 al 17 ottobre 2006.

Con decreto n. 38924 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Infoto S.p.a. con sede in Palermo, unità di Bari, Catania, Firenze, Messina, Palermo, Palermo, Rende (Cosenza), Roma, per il periodo dal 20 dicembre 2005 al 19 giugno 2006.

Con decreto n. 38925 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Aethra S.p.a. con sede in Ancona, unità di Ancona, Bologna, Roma, per il periodo dal 27 marzo 2006 al 26 settembre 2006.

Con decreto n. 38926 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per ristrutturazione aziendale della Avis industrie stabiensi meccaniche e navali S.p.a. con sede in Roma, unità di Castellammare di Stabia (Napoli), per il periodo dal 17 maggio 2006 al 16 maggio 2007.

Con decreto n. 38927 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per concordato preventivo della Know How S.p.a., con sede in Camerata Picena (Ancona), unità di Camerata Picena (Ancona), per il periodo dal 9 agosto 2005 al 25 ottobre 2005.

Con decreto n. 38928 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Biomedica Foscama S.p.a., con sede in Ferentino (Frosinone), unità di Ferentino (Frosinone), per il periodo dal 3 giugno 2006 al 2 giugno 2007.

Con decreto n. 38929 del 19 luglio 2006 e concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Mabro S.p.a. con sede in Grosseto, unità di Grosseto, per il periodo dal 14 febbraio 2006 al 1º maggio 2006.

Con decreto n. 38930 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Luigi Brocca & Figli S.p.a. con sede in Milano, unità di Agnadello (Cremona), per il periodo dal 6 marzo 2006 al 5 marzo 2007.

Con decreto n. 38931 del 19 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della M.C. Group S.p.a. con sede in Venafro (Isernia), unità di San Vittore del Lazio (Frosinone), Venafro (Isernia), per il periodo dal 1º gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38932 del 20 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Manifattura di Legnano S.p.a. con sede in Legnano (Milano), unità di Cerro Maggiore (Milano), Cividate Camuno (Brescia), Cividate Camuno (Brescia), Laveno-Mombello (Varese), Legnano (Milano), Nembro (Bergamo), Paratico (Brescia), Perosa Argentina (Torino), Solbiate Arno (Varese), per il periodo dal 27 marzo 2006 al 26 settembre 2006.

Con decreto n. 38934 del 20 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale della Filo Sud 90 S.r.l. con sede in L'Aquila, unità di L'Aquila, per il periodo dal 1º febbraio 2006 al 31 gennaio 2007.

Con decreto n. 38939 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Faton S.r.l. con sede in Milano, unità di Rivarolo Canavese (Torino), per il periodo dal 21 agosto 2005 al 20 febbraio 2006.

Con decreto n. 38940 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Eaton S.r.l. con sede in Milano, unità di Rivarolo Canavese (Torino), per il periodo dal 21 febbraio 2006 al 20 febbraio 2007.

Con decreto n. 38941 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per fallimento della B.L. Macchine Automatiche S.p.a. con sede in Minerbio (Bologna), unità di Castel San Pietro Terme (Bologna), Minerbio (Bologna), per il periodo dal 7 dicembre 2005 al 6 dicembre 2006.

Con decreto n. 38942 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Radici Tessuti S.p.a. con sede in Gandino (Bergamo), unità di Gandino (Bergamo), Lallio (Bergamo), per il periodo dal 1º febbraio 2006 al 31 luglio 2006.

Con decreto n. 38943 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale della Fiat Powertrain Italia S.r.l., con sede in Torino, unità di Torino, per il periodo dal 4 aprile 2005 al 3 ottobre 2006.

Con decreto n. 38944 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della Data Service S.p.a. con sede in Mantova, unità di Casamassima (Bari), per il periodo dal 17 marzo 2006 al 16 marzo 2007.

Con decreto n. 38945 del 24 luglio 2006 è concesso il trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà della SER.FE.R. S.r.l. con sede in Viterbo, unità di Messina, Ragusa, Siracusa, per il periodo dal 17 marzo 2006 al 16 marzo 2007.

06A07931-06A07928

Provvedimenti di annullamento della concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale

Con decreto n. 38886 del 13 luglio 2006 è annullato il decreto ministeriale n. 14596 del 5 aprile 1994, per il periodo dal 26 luglio 1993 al 25 gennaio 1994; è altresì annullato il decreto ministeriale n. 15990 del 19 settembre 1994, per il periodo dal 2 marzo 1994 al 25 luglio 1994, della Facind con sede in Perignano di Lari (Pisa).

Con decreto n. 38894 del 13 luglio 2006 è annullato il decreto direttoriale n. 36088 deI 6 maggio 2005, relativo alla concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale, limitatamente al periodo dal 1º giugno 2005 al 17 gennaio 2006, della Emilio di Mauro S.p.a., con sede in Cava de' Tirreni (Salerno), unità di Cava de' Tirreni (Salerno).

Con decreto n. 38900 del 13 luglio 2006 è annullato il decreto direttoriale n. 36011 del 6 maggio 2005, relativo alla concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale per contratto di solidarietà, limitatamente al periodo dal 15 dicembre 2005 al 23 gennaio 2006 della Fimez Societa per azioni, con sede in Brendola (Vicenza), unità di Brendola (Vicenza).

06A07929

Provvedimenti di annullamento e nuova concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale

Con decreto n. 38853 del 4 luglio 2006 è annullato il decreto direttoriale n. 37824 del 30 gennaio 2006, relativo alla concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale per riorganizzazione aziendale, limitatamente al periodo dal 14 marzo 2006 al 31 marzo 2006, nonché concesso il medesimo trattamento, ai sensi dell'art. 7, comma 10-*ter*, della legge n. 236/1993, per il periodo dal 14 marzo 2006 al 13 marzo 2007, della Sandretto Industrie S.p.a. con sede in Grugliasco (Torino), unità di Collegno (Torino), Grugliasco (Torino), Pont Canavese (Torino).

Con decreto n. 38854 del 4 luglio 2006 è annullato il decreto direttoriale n. 36851 dell'8 agosto 2005, relativo alla concessione del trattamento straordinario di integrazione salariale per crisi aziendale, limitatamente al periodo dal 13 luglio 2005 al 3 aprile 2006, nonché concesso il medesimo trattamento, ai sensi dell'art. 3, comma 1, della legge n. 223/1991, per il periodo dal 13 luglio 2005 al 12 luglio 2006, della Beta Rotoli S.p.a. con sede in Cerreto d'Esi (Ancona), unità di Cerreto d'Esi (Ancona).

06A07930

Provvedimenti di annullamento dell'approvazione del programma di cassa integrazione guadagni straordinaria

Con decreto n. 38846 del 4 luglio 2006, è annullato il decreto ministeriale n. 37816 del 30 gennaio 2006, concernente l'approvazione del programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per riorganizzazione aziendale, limitatamente al periodo dal 14 marzo 2006 al 30 settembre 2007 della Sandretto Industrie S.r.l. con sede in Grugliasco (Torino), unità di Collegno (Torino), Grugliasco (Torino), Pont Canavese (Torino).

Con decreto n. 38847 del 4 luglio 2006, è annullato il decreto ministeriale n. 36793 dell'8 agosto 2005, concernente l'approvazione del programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale, limitatamente al periodo dal 13 luglio 2005 al 3 aprile 2006 della Beta rotoli S.p.a. con sede in Cerreto d'Esi (Ancona), unità di Cerreto d'Esi (Ancona).

Con decreto n. 38883 del 13 luglio 2006, è annullato il decreto ministeriale n. 36056 del 6 maggio 2005, concernente l'approvazione del programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale, limitatamente al periodo dal 1° giugno 2005 al 17 gennaio 2006 della Emilio di Mauro S.p.a. con sede in Cava de' Tirreni (Salerno), unità di Cava de' Tirreni (Salerno).

06A07932

Provvedimenti di approvazione del programma di cassa integrazione guadagni straordinaria

Con decreto n. 38843 del 4 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Saint-Gobain LMC Srl. con sede in Cervignano del Friuli (Udine), unità di Cervignano del Friuli (Udine), per il periodo dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38844 del 4 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Confezioni Granci S.r.l. con sede in Sannicandro di Bari (Bari), unità di Molfetta (Bari) per il periodo dal 2 gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38845 del 4 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Allegro Silvano S.n.c. con sede in Vicenza, unità di Vicenza per il periodo dal 30 gennaio 2006 al 29 gennaio 2007.

Con decreto n. 38848 del 4 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Tre Elle Confezioni S.r.l. con sede in Ceglie Messapica (Brindisi), unità di Ceglie Messapica (Brindisi), per il periodo dal 12 gennaio 2006 all'11 gennaio 2007.

Con decreto n. 38849 del 4 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Tintoria Superjet S.p.a. con sede in Crevacuore (Biella), unità di Crevacuore (Biella), per il periodo dal 13 febbraio 2006 al 12 febbraio 2007.

Con decreto n. 38877 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Tessitura di Novara S.p.a. con sede in Milano, unità di Novara per il periodo dal 1° febbraio 2006 al 31 gennaio 2007.

Con decreto n. 38878 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per riorganizzazione aziendale della New Interline S.p.a. con sede in Matera, unità di Matera per il periodo dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2007.

Con decreto n. 38879 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Safilo S.p.a. con sede in Pieve di Cadore (Belluno), unità di Calalzo di Cadore (Belluno), Coseano (Udine) per il periodo dal 9 gennaio 2006 all'8 gennaio 2007.

Con decreto n. 38880 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Promec Automotive S.r.l. con sede in Settimo Torinese (Torino), unità di Settimo Torinese (Torino), per il periodo dal 3 febbraio 2006 al 2 febbraio 2007.

Con decreto n. 38881 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Barberis c/o Carrozzeria Bertone S.r.l. con sede in Cornate d'Adda (Milano), unità di Grugliasco (Torino) per il periodo dal 23 febbraio 2005 al 10 luglio 2006.

Con decreto n. 38882 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per riorganizzazione aziendale della Servizi Turistici S.r.l. con sede in Napoli, unità di Napoli, Parma per il periodo dal 20 dicembre 2005 al 19 dicembre 2006.

Con decreto n. 38884 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Cooperativa Portabagagli c/o F.S. Società cooperativa a responsabilità con sede in Milano, unità di Bergamo, Brescia, Cremona, Domodossola (Verbania), Gallarate (Varese), Lecco, Milano, Treviglio (Bergamo), Voghera (Pavia) per il periodo dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38885 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Coopservice c/o F.S. S.p.a. con sede in Cavriago (Reggio Emilia), unità di Catania per il periodo dal 1° gennaio 2006 al 31 dicembre 2006.

Con decreto n. 38887 del 13 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per ristrutturazione aziendale della Facind S.r.l. con sede in Perignano di Lari (Pisa) per il periodo dal 1° settembre 1993 al 25 luglio 1994.

Con decreto n. 38905 del 14 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della - Oms Ferroviaria S.r.l. con sede in Poppi (Arezzo), unità di Poppi (Arezzo), per il periodo dal 6 febbraio 2006 al 5 febberaio 2007.

Con decreto n. 38933 del 20 luglio 2006 è approvato il programma di cassa integrazione guadagni straordinaria per crisi aziendale della Filo Sud 90 S.r.l. con sede in L'Aquila, unità di L'Aquila per il periodo dal 1° febbraio 2006 al 31 gennaio 2007.

06A07933

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

Modificazioni allo statuto della Fondazione Teatro Regio di Torino

Con decreto 4 agosto 2006 del Ministero per i beni e le attività culturali sono state approvate le modifiche proposte con delibera 7 febbraio 2006 al vigente statuto della Fondazione Teatro Regio di Torino.

06A07923

AUGUSTA IANNINI, *direttore* FRANCESCO NOCITA, *redattore*

(GU-2006-GU1-196) Roma, 2006 - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. - S.

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO

LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE

cap	località	libreria	indirizzo	pref.	tel.	fax
00041	**ALBANO LAZIALE (RM)**	LIBRERIA CARACUZZO	Corso Matteotti, 201	06	9320073	93260286
60121	**ANCONA**	LIBRERIA FOGOLA	Piazza Cavour, 4-5-6	071	2074606	2060205
83100	**AVELLINO**	LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI	Via Matteotti, 30/32	0825	30597	248957
81031	**AVERSA (CE)**	LIBRERIA CLA.ROS	Via L. Da Vinci, 18	081	8902431	8902431
70124	**BARI**	CARTOLIBRERIA QUINTILIANO	Via Arcidiacono Giovanni, 9	080	5042665	5610818
70121	**BARI**	LIBRERIA UNIVERSITÀ E PROFESSIONI	Via Crisanzio, 16	080	5212142	5243613
13900	**BIELLA**	LIBRERIA GIOVANNACCI	Via Italia, 14	015	2522313	34983
40132	**BOLOGNA**	LIBRERIA GIURIDICA EDINFORM	Via Ercole Nani, 2/A	051	4218740	4210565
40124	**BOLOGNA**	LIBRERIA GIURIDICA - LE NOVITÀ DEL DIRITTO	Via delle Tovaglie, 35/A	051	3399048	3394340
21052	**BUSTO ARSIZIO (VA)**	CARTOLIBRERIA CENTRALE BORAGNO	Via Milano, 4	0331	626752	626752
91022	**CASTELVETRANO (TP)**	CARTOLIBRERIA MAROTTA & CALIA	Via Q. Sella, 106/108	0924	45714	45714
95128	**CATANIA**	CARTOLIBRERIA LEGISLATIVA S.G.C. ESSEGICI	Via F. Riso, 56/60	095	430590	508529
88100	**CATANZARO**	LIBRERIA NISTICÒ	Via A. Daniele, 27	0961	725811	725811
66100	**CHIETI**	LIBRERIA PIROLA MAGGIOLI	Via Asinio Herio, 21	0871	330261	322070
22100	**COMO**	LIBRERIA GIURIDICA BERNASCONI - DECA	Via Mentana, 15	031	262324	262324
87100	**COSENZA**	LIBRERIA DOMUS	Via Monte Santo, 70/A	0984	23110	23110
50129	**FIRENZE**	LIBRERIA PIROLA già ETRURIA	Via Cavour 44-46/R	055	2396320	288909
71100	**FOGGIA**	LIBRERIA PATIERNO	Via Dante, 21	0881	722064	722064
03100	**FROSINONE**	L'EDICOLA	Via Tiburtina, 224	0775	270161	270161
16121	**GENOVA**	LIBRERIA GIURIDICA	Galleria E. Martino, 9	010	565178	5705693
95014	**GIARRE (CT)**	LIBRERIA LA SEÑORITA	Via Trieste angolo Corso Europa	095	7799877	7799877
73100	**LECCE**	LIBRERIA LECCE SPAZIO VIVO	Via Palmieri, 30	0832	241131	303057
74015	**MARTINA FRANCA (TA)**	TUTTOUFFICIO	Via C. Battisti, 14/20	080	4839784	4839785
98122	**MESSINA**	LIBRERIA PIROLA MESSINA	Corso Cavour, 55	090	710487	662174
20100	**MILANO**	LIBRERIA CONCESSIONARIA I.P.Z.S.	Galleria Vitt. Emanuele II, 11/15	02	865236	863684

Segue: **LIBRERIE CONCESSIONARIE PRESSO LE QUALI È IN VENDITA LA GAZZETTA UFFICIALE**

cap	località	libreria	indirizzo	pref.	tel.	fax
80134	**NAPOLI**	LIBRERIA LEGISLATIVA MAJOLO	Via Tommaso Caravita, 30	081	5800765	5521954
28100	**NOVARA**	EDIZIONI PIROLA E MODULISTICA	Via Costa, 32/34	0321	626764	626764
90138	**PALERMO**	LA LIBRERIA DEL TRIBUNALE	P.za V.E. Orlando, 44/45	091	6118225	552172
90138	**PALERMO**	LIBRERIA S.F. FLACCOVIO	Piazza E. Orlando, 15/19	091	334323	6112750
90145	**PALERMO**	LIBRERIA COMMISSIONARIA G. CICALA INGUAGGIATO	Via Galileo Galilei, 9	091	6828169	6822577
90133	**PALERMO**	LIBRERIA FORENSE	Via Maqueda, 185	091	6168475	6177342
43100	**PARMA**	LIBRERIA MAIOLI	Via Farini, 34/D	0521	286226	284922
06087	**PERUGIA**	CALZETTI & MARIUCCI	Via della Valtiera, 229	075	5997736	5990120
29100	**PIACENZA**	NUOVA TIPOGRAFIA DEL MAINO	Via Quattro Novembre, 160	0523	452342	461203
59100	**PRATO**	LIBRERIA CARTOLERIA GORI	Via Ricasoli, 26	0574	22061	610353
00192	**ROMA**	LIBRERIA DE MIRANDA	Viale G. Cesare, 51/E/F/G	06	3213303	3216695
00195	**ROMA**	COMMISSIONARIA CIAMPI	Viale Carso, 55-57	06	37514396	37353442
00161	**ROMA**	L'UNIVERSITARIA	Viale Ippocrate, 99	06	4441229	4450613
00187	**ROMA**	LIBRERIA GODEL	Via Poli, 46	06	6798716	6790331
00187	**ROMA**	STAMPERIA REALE DI ROMA	Via Due Macelli, 12	06	6793268	69940034
63039	**SAN BENEDETTO D/T (AP)**	LIBRERIA LA BIBLIOFILA	Via Ugo Bassi, 38	0735	587513	576134
90018	**TERMINI IMERESE (PA)**	CESEL SERVIZI	Via Garibaldi, 33	091	8110002	8110510
10122	**TORINO**	LIBRERIA GIURIDICA	Via S. Agostino, 8	011	4367076	4367076
21100	**VARESE**	LIBRERIA PIROLA	Via Albuzzi, 8	0332	231386	830762
36100	**VICENZA**	LIBRERIA GALLA 1880	Viale Roma, 14	0444	225225	225238

MODALITÀ PER LA VENDITA

La «Gazzetta Ufficiale» e tutte le altre pubblicazioni dell'Istituto sono in vendita al pubblico:

— **presso l'Agenzia dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A. in ROMA, piazza G. Verdi, 10 - ☎ 06 85082147;**

— **presso le librerie concessionarie indicate (elenco consultabile sul sito www.ipzs.it)**

L'Istituto conserva per la vendita le Gazzette degli ultimi 4 anni fino ad esaurimento. Le richieste per corrispondenza potranno essere inviate a:

Funzione Editoria - U.O. DISTRIBUZIONE
Attività Librerie concessionarie, Vendita diretta e Abbonamenti a periodici
Piazza Verdi 10, 00198 Roma
fax: 06-8508-4117
e-mail: editoriale@ipzs.it

avendo cura di specificare nell'ordine, oltre al fascicolo di GU richiesto, l'indirizzo di spedizione e di fatturazione (se diverso) ed indicando il codice fiscale per i privati. L'importo della fornitura, maggiorato di un contributo per le spese di spedizione, sarà versato in contanti alla ricezione.

Le inserzioni, come da norme riportate nella testata della parte seconda, si ricevono con pagamento anticipato, presso le agenzie in Roma e presso le librerie concessionarie.

Per informazioni, prenotazioni o reclami attinenti agli abbonamenti oppure alla vendita della *Gazzetta Ufficiale* bisogna rivolgersi direttamente all'Amministrazione, presso l'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Piazza G. Verdi, 10 - 00100 ROMA

Gazzetta Ufficiale Abbonamenti	Vendite	Ufficio inserzioni	Numero verde
☎ 800-864035 - Fax 06-85082520	☎ 800-864035 - Fax 06-85084117	☎ 800-864035 - Fax 06-85082242	☎ 800-864035

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

CANONI DI ABBONAMENTO ANNO 2006 (salvo conguaglio) (*)

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE I (legislativa)

			CANONE DI ABBONAMENTO
Tipo A	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari:		
	(di cui spese di spedizione € 219,04)	- annuale	€ **400,00**
	(di cui spese di spedizione € 109,52)	- semestrale	€ **220,00**
Tipo A1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi i soli supplementi ordinari contenenti i provvedimenti legislativi:		
	(di cui spese di spedizione € 108,57)	- annuale	€ **285,00**
	(di cui spese di spedizione € 54,28)	- semestrale	€ **155,00**
Tipo B	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti dei giudizi davanti alla Corte Costituzionale:		
	(di cui spese di spedizione € 19,29)	- annuale	€ **68,00**
	(di cui spese di spedizione € 9,64)	- semestrale	€ **43,00**
Tipo C	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata agli atti della CE:		
	(di cui spese di spedizione € 41,27)	- annuale	€ **168,00**
	(di cui spese di spedizione € 20,63)	- semestrale	€ **91,00**
Tipo D	Abbonamento ai fascicoli della serie destinata alle leggi e regolamenti regionali:		
	(di cui spese di spedizione € 15,31)	- annuale	€ **65,00**
	(di cui spese di spedizione € 7,65)	- semestrale	€ **40,00**
Tipo E	Abbonamento ai fascicoli della serie speciale destinata ai concorsi indetti dallo Stato e dalle altre pubbliche amministrazioni:		
	(di cui spese di spedizione € 50,02)	- annuale	€ **167,00**
	(di cui spese di spedizione € 25,01)	- semestrale	€ **90,00**
Tipo F	Abbonamento ai fascicoli della serie generale, inclusi tutti i supplementi ordinari, ed ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 344,93)	- annuale	€ **780,00**
	(di cui spese di spedizione € 172,46)	- semestrale	€ **412,00**
Tipo F1	Abbonamento ai fascicoli della serie generale inclusi i supplementi ordinari con i provvedimenti legislativi e ai fascicoli delle quattro serie speciali:		
	(di cui spese di spedizione € 234,45)	- annuale	€ **652,00**
	(di cui spese di spedizione € 117,22)	- semestrale	€ **342,00**

N.B.: L'abbonamento alla GURI tipo A, A1, F, F1 comprende gli indici mensili
Integrando con la somma di € **80,00** *il versamento relativo al tipo di abbonamento alla* Gazzetta Ufficiale - *parte prima - prescelto, si riceverà anche l'Indice Repertorio Annuale Cronologico per materie anno 2005.*

BOLLETTINO DELLE ESTRAZIONI

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **88,00**

CONTO RIASSUNTIVO DEL TESORO

Abbonamento annuo (incluse spese di spedizione) € **56,00**

PREZZI DI VENDITA A FASCICOLI
(Oltre le spese di spedizione)

Prezzi di vendita:		
	serie generale	€ 1,00
	serie speciali (escluso concorsi), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo serie speciale, *concorsi*, prezzo unico	€ 1,50
	supplementi (ordinari e straordinari), ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Bollettino Estrazioni, ogni 16 pagine o frazione	€ 1,00
	fascicolo Conto Riassuntivo del Tesoro, prezzo unico	€ 6,00

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

GAZZETTA UFFICIALE - PARTE II (inserzioni)

Abbonamento annuo	*(di cui spese di spedizione € 120,00)*		€ **320,00**
Abbonamento semestrale	*(di cui spese di spedizione € 60,00)*		€ **185,00**
Prezzo di vendita di un fascicolo, ogni 16 pagine o frazione (oltre le spese di spedizione)		€ 1,00	

I.V.A. 20% inclusa

RACCOLTA UFFICIALE DEGLI ATTI NORMATIVI

Abbonamento annuo		€ **190,00**
Abbonamento annuo per regioni, province e comuni		€ **180,00**
Volume separato (oltre le spese di spedizione)	€ 18,00	

I.V.A. 4% a carico dell'Editore

Per l'estero i prezzi di vendita, in abbonamento ed a fascicoli separati, anche per le annate arretrate, compresi i fascicoli dei supplementi ordinari e straordinari, devono intendersi raddoppiati. Per il territorio nazionale i prezzi di vendita dei fascicoli separati, compresi i supplementi ordinari e straordinari, relativi ad anni precedenti, devono intendersi raddoppiati. Per intere annate è raddoppiato il prezzo dell'abbonamento in corso. Le spese di spedizione relative alle richieste di invio per corrispondenza di singoli fascicoli, vengono stabilite, di volta in volta, in base alle copie richieste.

N.B. - Gli abbonamenti annui decorrono dal 1° gennaio al 31 dicembre, i semestrali dal 1° gennaio al 30 giugno e dal 1° luglio al 31 dicembre.

Restano confermati gli sconti in uso applicati ai soli costi di abbonamento

ABBONAMENTI UFFICI STATALI
Resta confermata la riduzione del 52% applicata sul solo costo di abbonamento

* tariffe postali di cui al Decreto 13 novembre 2002 (G.U. n. 289/2002) e D.P.C.M. 27 novembre 2002 n. 294 (G.U. 1/2003) per soggetti iscritti al R.O.C.